FONDO PIZZOFALCONE

NAZIONALE
B. Prov.
VIII
777
NAPOLI
VITT EM III

BIBLIOTECA PROVINCIALE

Armario VIII

Palchetto

Num.° d' ordine 45 4305

Digitized by Google

B. Prov.
VIII
777

ESSAI

SUR

LA TACTIQUE NAVALE.

TOME II.

Digitized by Google

642053
SBN

ESSAI

MÉTHODIQUE ET HISTORIQUE

SUR

LA TACTIQUE NAVALE,

ORNÉ DE GRAVURES,

EN QUATRE PARTIES.

OUVRAGE écrit en anglais par JEAN CLERK, *Écuyer, d'Eldin, Membre de la Société des Antiquaires d'Écosse, & de la Société Royale d'Édimbourg.*

Et traduit par le Citoyen DANIEL LESCALLIER.

IIe VOLUME,

Qui contient les IIe, IIIe & IVe Parties.

A PARIS,

Chez { FIRMIN DIDOT, Libraire, rue Thionville, n° 116.
DEZAUCHES, Géographe, rue des Noyers.
BOSSANGE, MASSON et BESSON, Lib. rue des Mathurins.
BAUDELOT et EBERHART, Impr.-Lib. rue Jacques, n° 30.

L'AN VI.

Digitized by Google

TRAITÉ

DE

L'ART DU FACTEUR,

D'ORGUES,

EN QUATRE PARTIES.

A PARIS,

AVIS DU TRADUCTEUR.

La première partie de cet ouvrage ayant paru en 1791, le Cn Fleurieu, Miniſtre de la Marine, m'engagea à la traduire pour l'utilité de ce département. J'avois naturellement pris l'engagement de traduire les autres parties, à meſure qu'elles paroîtroient; mais une miſſion faite pour le Gouvernement aux Indes Orientales, m'avoit forcément fait perdre cet objet de vue pendant ſix ans. A mon retour, ayant demandé des informations ſur la ſuite de cet ouvrage, j'appris qu'après un pareil intervalle de ſix ans, le ſecond volume, composé des 2e, 3e & 4e parties, venoit de paroître à Londres. Je me ſuis empreſſé de compléter mon entrepriſe, & de ſatisfaire la Marine à cet égard.

Cette coïncidence de l'intervalle mis par l'auteur entre la publication du premier volume, & celle du ſecond, avec la durée de mon voyage, eſt d'autant plus remarquable, que quelqu'autre traducteur, n'ayant pas fait une étude particulière de la marine, eût pu commettre des erreurs, comme il arrive aſſez fréquemment, dans la traduction d'anglais en français des ouvrages de ce genre. J'eſpère que mon lecteur marin ne trouvera pas ici d'erreurs de traduction; mais il s'eſt préſenté

Digitized by Google

dans l'impreſſion une inattention dont l'inconvénient diſparoîtra en la faiſant connoître.

Par diſtraction les deſſeins des planches XXVII & XXVIII avoient été laiſſés de côté, & on avoit continué de numéroter les planches ſuivantes, qui auroient dû être XXIX & XXX, des mêmes numéros XXVII & XXVIII, qui étoient déja deſtinés : ainſi il ſe trouve deux planches N° XXVII & deux N° XXVIII : le mot *bis*, ajouté à la ſeconde planche de chaque numéro répété, remédiera aiſément à cette erreur. Le lecteur eſt prié de ſuppléer ce mot *bis* aux numéros des planches déſignées aux pages 42, 51, 53, & 54, ainſi qu'il eſt expliqué à L'ERRATA.

J'ai jugé néceſſaire ici, comme à la première partie, de relever quelques erreurs dans leſquelles étoit tombé l'auteur anglais, ſur-tout dans le récit des malheureuſes affaires de M. DE GRASSE, dans leſquelles il attribue à l'incapacité de tous nos marins, ce qui n'étoit que la faute du ſeul chef.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

DE CE SECOND VOLUME

DE L'ESSAI DE TACTIQUE NAVALE.

Essai de Tactique navale. — Deuxième partie, pag. 1

Avant-propos, ibid.

De l'attaque donnée par les armées de dessous le vent, 3

Démonstrations. — Section première. — Des escadres tenant le plus-près du vent, ibid.

Sect. II. — *De l'attaque simple*, 7

Résumé de quelques observations, sur le combat livré par l'amiral Keppel devant l'isle d'Ouessant, le 27 Juillet 1778, 8

Sect. III. — *De l'attaque croisée*, 11

Développement de la manière d'attaquer par dessous le vent, ibid.

Exemples d'une ligne ennemie coupée par les vaisseaux de tête, d'une escadre donnant chasse de dessous le vent, ibid.

Premier cas : *celui où les vaisseaux de tête ont joint les trois derniers vaisseaux de l'arrière-garde ennemie*, 12

Deuxième cas : *celui où les vaisseaux de tête ont atteint le corps-de-bataille ou centre de la ligne ennemie*, 13

Troiſième cas : *celui où les vaiſſeaux de tête ont atteint le quatrième ou le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde ennemie, & où, coupant cette partie, ils la ſéparent du reſte de ſa ligne,* 14

Obſervations ſur les trois cas précédens, 15

Couper la ligne de l'ennemi avec le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde, 16

Premier cas : *celui où l'attaque ſe donne ſur l'arrière-garde de la ligne ennemie, par le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde de l'eſcadre attaquante,* ibid.

Deuxième cas : *celui où le cinquième vaiſſeau de l'eſcadre attaquante, coupe la ligne de l'ennemi au centre,* 17

Troiſième cas : *celui où l'attaque eſt donnée par le cinquième vaiſſeau ſur l'avant-garde de l'ennemi,* 18

Attaquer avec le centre ou corps-de-bataille, ibid.

Démonſtration, 21

SECT. IV. — *De l'attaque perpendiculaire, ou à angles droits,* 23

ESSAI DE TACTIQUE NAVALE. — Troiſième partie, 25

Eſquiſſe hiſtorique de la Tactique navale, ibid.

PREMIÈRE PÉRIODE, 28

DEUXIÈME PÉRIODE, 30

Comparaiſon de l'effet des voiles, avec celui des rames, dans l'impulſion donnée au vaiſſeau, ibid.

Différence de l'effet du canon tiré par la proue, comme dans les galères, ou par le travers & en batterie, comme dans les vaiſſeaux, 31

Sur l'armée invincible d'Eſpagne, 32

Digitized by Google

De la Manche, 33

Combats de mer avec les Hollandais, 36

*Des ſignaux, dont on attribue l'invention au duc d'*YORK *à la même époque*, ibid.

De l'inſtitution navale, 37

TROISIÈME PÉRIODE, 40

Principes généraux, ibid.

Des manœuvres & évolutions des vaiſſeaux ou des eſcadres ennemies en préſence, 41

Application des idées qui précèdent, aux combats de mer qui ont eu lieu pendant cette période de l'hiſtoire de la Tactique navale, 43

Application des principes précédens, à la conduite tenue par l'Amiral MATTHEWS, *comme donnant l'attaque*, ibid.

Application des mêmes principes, à la conduite tenue dans ce combat par l'Amiral eſpagnol, 44

Sur le combat de l'Amiral BYNG, *pour examiner, en quoi les principes précédens peuvent lui être applicables*, 45

Autres obſervations qui ne ſont applicables qu'à la troiſième période, 47

ESSAI DE TACTIQUE NAVALE. — Quatrième partie, 49

Avant-propos, ibid.

COMBAT de l'Amiral SAMUEL HOOD, 51

Deſcription des affaires entre SAMUEL HOOD *&* DE GRASSE *devant S. Chriſtophe, les 24, 25 & 26 Février 1782*, ibid.

Extrait de la lettre de l'Amiral HOOD, *qui rend compte de cette affaire*,

Deſcription de cette affaire, 53

Obſervations ſur cette affaire, 55

COMBAT de l'Amiral RODNEY avec M. DE GRASSE, du 12 Avril 1782, 59

Réflexions préliminaires, ibid.

Extrait de la gazette de Londres, ibid.

Extrait d'une lettre de RODNEY au Secrétaire de l'amirauté, 61

Deſcription des combats des 9 & 12 Avril 1782, entre l'armée anglaiſe commandée par l'Amiral RODNEY & l'armée françaiſe par M. DE GRASSE, 64

Liſte des vaiſſeaux de l'amiral RODNEY, dans les combats des 9 & 12 Avril 1782, 73

Liſte de l'armée françaiſe, 75

Obſervations ſur les combats des 9 & 12 Avril 1781, 76

Des combats entre les eſcadres anglaiſe & françaiſe, aux Indes Orientales, en 1782, 79

Deſcription du combat du 17 Février 1782, entre les eſcadres françaiſe & anglaiſe, ſur la côte de Coromandel, 83

État des vaiſſeaux de l'eſcadre anglaiſe, ſous le commandement de l'Amiral HUGHES, au combat du 17 Février 1782, 87

État de l'eſcadre françaiſe aux ordres de M. DE SUFFREN, & des troupes qui y étoient embarquées, &c. 88

Obſervations ſur le combat donné à la côte de Coromandel, le 17 Février 1782, 89

Combat de l'eſcadre anglaiſe commandée par HUGHES, contre l'eſcadre françaiſe aux ordres de SUFFREN, le 12 Avril 1782, 91

Digitized by Google

Extrait de la liſte des morts & bleſſés dans ce combat, 95
Lettre de l'Amiral HUGHES, ibid.
Deſcription du combat donné devant l'iſle de Ceylan, du 12 Avril 1782, 95
Particularités remarquables de ce combat, 99
OBSERVATIONS *SUR LA QUATRIÈME PARTIE DE L'*ESSAI DE TACTIQUE NAVALE DE JEAN CLERK, *qui contient des deſcriptions de combats*, 105
COMBAT *de l'Amiral* SAMUEL HOOD, ibid.
COMBAT *de l'Amiral* RODNEY *avec M.* DE GRASSE, *du 12 Avril 1782*, 110
Deſcription des combats des 9 & 12 Avril 1782, entre RODNEY *&* DE GRASSE, ibid.
Liſte de l'armée françaiſe aux ordres de l'Amiral DE GRASSE, *le 12 Avril 1782*, 123
Réſumé des obſervations ſur ce combat du 12 Avril 1782, 125
DES COMBATS *qui eurent lieu entre les eſcadres anglaiſe & françaiſe, aux Indes orientales, en l'année 1782*, 126
Deſcription du combat du 17 Février 1782, ibid.
COMBAT *donné devant l'iſle de Ceylan, le 12 Avril 1782*, 128

Fin de la Table du ſecond Volume.

ERRATA.

Page.	*Ligne.*	*au lieu de*	*Lisez :*
14.....	2	le vent *B* ; son....	le vent ; *B*, son.
19.....	8	le plus.....	les plus.
42.....	4	Planche XXVII....	Planche XXVII *bis.*
51.....	20	Planche XXVII....	Planche XXVII *bis.*
53.....	27	Planche XXVIII ...	Planche XXVIII *bis.*
54.....	13	Planche XXVIII ...	Planche XXVIII *bis.*
87.....	3	*du* 12 *février*.....	*du* 17 *février.*

ESSAI

Digitized by Google

ESSAI
DE
TACTIQUE NAVALE.

SECONDE PARTIE.

AVANT-PROPOS.

Il a été complettement démontré (1) dans la première partie de cet ouvrage, que les Français nos ennemis ont montré dans toutes leurs rencontres avec nos eſcadres, un ſyſtême ſuivi & l'intention conſtante de déſemparer nos vaiſſeaux, & d'éviter d'amener les leurs en bataille ſerrée. On a prouvé avec la même clarté qu'un Amiral commandant une armée navale au vent, & donnant la chaſſe à une armée ennemie qui eſt ſous le vent à lui, peut toujours obliger ſon ennemi, quelque ruſe & quelque précaution qu'il emploie, à combattre à forces égales & de près, ou bien le réduire à abandonner un nombre de ſes vaiſſeaux.

Je tâcherai, dans cette ſeconde partie, de démontrer avec la même évidence la poſſibilité, pour l'armée ſous le vent, de forcer au combat, avec un pareil ſuccès, ſon ennemi qui

(1) Ceci eſt contredit par les obſervations du traducteur, inſérées à la fin de la premiere partie, pages 139—152. *Note du traducteur.*

eſt au vent : & comme on a prouvé dans la première partie, que l'armée du vent qui attaque, a par cela même une ſupériorité de moyens ſur celle qui cherche à éviter le combat; ainſi on trouvera ſans doute également vrai qu'une armée ſous le vent, qui attaque, doit avoir auſſi un grand avantage ſur ſon ennemi, qui veut éviter le combat en fuiant au vent (1).

(1) Cet objet de l'attaque ſous le vent ayant été exécuté, il y a environ dix-neuf ans, & immédiatement après le 17 Juillet 1778, a déja été traité en partie, dans les obſervations qui ont été données ſur le combat livré ce jour par l'Amiral KEPPEL. Voy. la Ie partie, pages 82 — 86.

TACTIQUE NAVALE.

De l'attaque donnée par les armées de deſſous le vent.

DÉMONSTRATIONS.

SECTION PREMIERE.

Des eſcadres tenant le plus près du vent.

QUOIQUE tous les marins inſtruits connoiſſent parfaitement les problêmes nautiques, on penſe qu'il n'eſt pas inutile d'en donner ici les démonſtrations qui pourront offrir quelque inſtruction aux perſonnes à qui la navigation n'eſt pas familière.

1°. Suppoſons (fig. 1, pl. XXIII.) une eſcadre de 10, 20 vaiſſeaux ou même plus, tenant le vent en *F*, pour éviter d'être forcée à combattre avec une eſcadre ennemie, compoſée d'un pareil nombre de vaiſſeaux en *A*, à quelques lieues de diſtance ſous le vent, & qui de ſon côté fait tout ce qu'elle peut pour atteindre ſon ennemi & pour engager le combat.

S'il y a égalité de marche & de vîteſſe de chacun des vaiſſeaux de l'eſcadre *F* du vent, avec chacun de ceux de l'eſcadre ennemie ſous le vent, il eſt certain, qu'à moins d'un changement de vent ou de quelque accident imprévu, ces deux eſcadres courant uniformément les mêmes bordées, les diſtances entr'elles reſteront conſtamment les mêmes, & que

l'eſcadre *A* de deſſous le vent, ne pourra jamais atteindre ſon ennemi *F*: car comme la bordée *AB*, que doit parcourir l'eſcadre *A*, fait avec la ligne du vent *VV* un angle égal à celui que fait auſſi avec la ligne du vent la bordée *FG*, de l'eſcadre ennemie *F*; & l'une & l'autre de ces bordées étant parcourues dans les mêmes temps & avec les mêmes viteſſes, il eſt clair que la diſtance entre les deux eſcadres, rendues aux points *B* & *G*, ſera la même que lorſqu'elles étoient aux points *A* & *F*, au commencement de la chaſſe.

Suppoſons encore que les deux eſcadres virent de bord en même temps, & qu'elles prennent les bordées tribord amure, *BC* & *GH*: lorſqu'à la fin de cette bordée les deux eſcadres ſeront reſpectivement rendues, l'une au point *C*, l'autre au point *H*, la diſtance entr'elles ſera encore la même qu'au commencement; & l'eſcadre *A* ne parviendra jamais à portée de l'eſcadre *F*, ſon ennemie.

Mais pendant que les eſcadres ſont en préſence, & luttant pour gagner le vent, ce qui peut durer quelques jours; s'il arrivoit changement de vent, ſi quelque partie du gréement étoit déſemparée par l'effort de la voile, accidents qui ſont l'un ou l'autre inévitables au bout d'un certain temps, il eſt clair que ces circonſtances déſavorables ſont bien plus dangereuſes pour l'eſcadre du vent, qui cherche à fuir en remontant au vent, que pour celle ſous le vent, qui donne chaſſe à l'autre.

Par exemple: ſuppoſons que l'eſcadre ennemie ait, pendant ſa bordée au plus près, de *H* en *F* (fig. 2, pl. XXIII), un de ſes vaiſſeaux, endommagé & tombé ſous le vent de ſa ligne, en quelque point *G*; il n'y a pas de doute que ce vaiſſeau ne doive être coupé à la prochaine bordée que fera une partie de l'eſcadre *A*, en virant au point *C*, ou autre; que l'eſcadre *F*, étant obligée d'arriver ou de diminuer de voiles en *H*, pour protéger celui de ſes vaiſſeaux qui eſt endommagé, elle tombera à portée de l'eſcadre *A*, qui chaſſe, & par là le combat s'engagera néceſſairement. Au contraire, ſi un des vaiſſeaux de l'eſcadre de deſſous le vent *A*, vient à être endommagé & à tomber ſous le vent, en *B*; ce vaiſſeau ne

Digitized by Google

ceſſera pas pour cela d'être protégé par ſon eſcadre, & ne ſera nullement expoſé au feu de l'ennemi.

Mais dans le cas d'un changement de vent, de quelques quarts, au bout de quelques jours, on verra, par les démonſtrations ci-après, que ce changement ne peut être que défavorable à l'eſcadre de deſſous le vent.

Soient deux vaiſſeaux, l'un à quelques milles au vent, en *F* (pl. XXIII, fig. 3), prenant chaſſe, & l'autre ſous le vent en *A*, donnant chaſſe au premier; le vent à l'oueſt en *V*.

Pour montrer quels ſeront les effets, pour l'un & pour l'autre de ces vaiſſeaux, d'un changement quelconque dans le vent; ſuppoſons que ce changement ait lieu de l'Oueſt au Nord, en *N*, *N*, ſubitement : en ce cas, le vaiſſeau *A*, qui étoit ſous le vent de pluſieurs milles, pendant que le vent étoit à l'Oueſt, virera de bord & dirigera ſa bordée de *D* en *B*, qui le portera beaucoup au vent du vaiſſeau *F*, à préſent que le vent eſt tourné au Nord; quoique cependant leur diſtance reſpective puiſſe reſter à peu près la même; le vaiſſeau *F* ayant couru de *H* en *G*.

Soient encore, deux eſcadres *A* & *F* (pl. XXIV, fig. 4) ayant eu d'abord des vents à l'Oueſt, qui ont tourné par gradations juſqu'au Nord, de manière à laiſſer à chacune d'elles le temps néceſſaire pour manœuvrer & ſerrer le vent, ſe tenant toujours en ligne de bataille à chaque changement de vent : dans ce cas-là même, l'eſcadre *A*, qui étoit ſous le vent de l'autre de 7 milles, lorſque le vent étoit à l'Oueſt, dans la premiere poſition, ſe trouvera auſſi avoir l'avantage du vent, lorſque le vent ſera tout-à-fait venu au Nord, ainſi qu'on peut le voir, par la figure, où les routes reſpectives des deux eſcadres, $A.^{1}\ F.^{1}$, $A.^{2}\ F.^{2}$, $A.^{3}\ F.^{3}$, $A.^{4}\ F.^{4}$, $A.^{5}\ F.^{5}$, ſont marquées pour chaque changement de vent, de deux en deux rumbs, la derniere route parcourue par l'eſcadre *F* ſera $F.^{5}$, étant ſuivant la ligne *HI*, & la dernière route de l'eſcadre *A* étant A^{5}, ſuivant la ligne *S G*.

Or, en ſuppoſant que chacune de ces eſcadres ait ainſi exactement tenu le vent, à chaque changement de deux en deux rumbs, & qu'elles aient parcouru ces différentes routes

& bordées, avec des vîteſſes égales; les deux eſcadres, au moment où le vent ſera tout-à-fait tourné au Nord, reſteront entr'elles à la même diſtance de 7 milles; mais l'eſcadre *A*, qui d'abord étoit ſous le vent, aura gagné beaucoup dans le vent.

A préſent, dans une autre ſuppoſition, que le vent en paſſant de l'Oueſt au Sud ait de même tourné par gradations, de manière que chacune des eſcadres ait eu le temps de manœuvrer & tenir le vent & de prendre les poſitions ſucceſſives qui ſont indiquées dans la figure; l'eſcadre *A* ayant pris les poſitions *G*, *K*, *L*, *P*, *Z*, pendant que l'eſcadre ennemie *F* a pris celles *T*, *M*, *Q*, *U*, *M*, on trouvera que, lorſque le vent ſera tout-à-fait paſſé au Sud, le vaiſſeau *Z*, qui eſt à la tête de l'eſcadre *A*, aura l'avantage du vent ſur le vaiſſeau *M*, qui eſt à la tête de l'eſcadre *F*, abſolument dans la même meſure que dans la précédente ſuppoſition du vent tourné au Nord.

On peut déduire de ces raiſonnemens que l'eſcadre ſous le vent, qui donne la chaſſe, peut, avec de la perſévérance, eſpérer que quelque circonſtance finira par lui être favorable pour lui faire atteindre ſon ennemi qui fuit, & le forcer au combat, ſoit en lui gagnant le vent, ſoit en attrapant quelques-uns de ſes vaiſſeaux de la queue. Or, comme ceci peut avoir lieu, ſoit lorſque les deux eſcadres ennemies l'une de l'autre courront la même bordée, ſoit lorſqu'elles ſe rencontreront à bords oppoſés; il en réſulte naturellement deux cas diſtincts pour l'attaque de deſſous le vent: j'appellerai l'un d'eux L'ATTAQUE SIMPLE, l'autre L'ATTAQUE CROISÉE.

1°. Par attaque ſimple, j'entends celle où l'eſcadre *A* ſous le vent aura pu atteindre quelques vaiſſeaux de l'eſcadre ennemie qui eſt au vent, & en courant les mêmes bordées (fig. 23, pl. VII de la premiere partie).

2°. Par attaque croiſée, j'entends celle qui a lieu dans le cas où les deux eſcadres ennemies l'une de l'autre ſe rencontreront à bords oppoſés (fig. *a*, pl. III, 1re partie).

Digitized by Google

SECONDE SECTION.

De l'Attaque ſimple.

On ne peut citer que bien peu d'exemples de cette attaque ſimple; car les Généraux français, lorſqu'ils ont apperçu le moindre danger d'être atteints par leur ennemi ſous le vent, ont toujours trouvé moyen de mettre les eſcadres qu'ils commandoient ſur le bord oppoſé à celui que tenoient les eſcadres qui les chaſſoient: je citerai pour exemple le combat de l'Amiral ARBUTHNOT devant l'embouchure de la Chéſapeak. (Voy. la 1e partie, pages 50 & 142).

Mais, ſoit que nous devions en chercher la raiſon dans la ſollicitude de l'ennemi à éviter le combat, ſoit qu'on doive le regarder comme une conſéquence naturelle des manœuvres & évolutions néceſſaires à deux armées en pareilles circonſtances; il eſt de fait que les eſcadres ennemies ſe ſont plus ſouvent rencontrées & combattues à bords oppoſés, que ſur les mêmes bords: & nous avons quatre exemples à citer de ces combats à bords oppoſés, celui du 27 Juillet, 1778, deux autres des 15 & 19 Mai 1780, & enfin celui du 12 Avril 1782.

Ce dernier combat, du 12 Avril, a été, il eſt vrai, très-déciſif à la fin; mais le commencement en a été ſi parfaitement ſemblable aux trois premiers, que les armées oppoſées s'étant rejointes, les vaiſſeaux de la tête de l'ennemi gagnèrent le vent (comme dans la fig. *a*, Pl. III, 1e partie) & les deux armées rangées en ligne ſe prolongèrent & paſſerent l'une devant l'autre à bords oppoſés; chaque vaiſſeau recevant le feu du vaiſſeau correſpondant de la ligne ennemie, & lui envoyant le ſien, juſqu'à ce que toute la ligne de bataille d'une des armées ſe fût complettement étendue par le travers de toute la ligne ennemie (comme dans la fig. 5, pl. XXIV); c'eſt-à-dire juſqu'à ce que le vaiſſeau de tête *B*, de l'une des armées, ſe fût trouvé par le travers du vaiſſeau de queue *G*, de l'autre armée, & réciproquement.

J'ai déja donné, à quelques égards, la deſcription des trois premiers des combats cités : quant au dernier, celui du 12 Avril, il faut une telle attention pour le bien juger, qu'il ne conviendroit nullement d'en faire l'expoſition, avant d'avoir complettement diſcuté ce qui concerne l'attaque donnée par deſſous le vent ; & dans cette vue, il ſera néceſſaire, par forme d'introduction à ce ſujet, de revoir & récapituler quelques-unes des remarques qui ont été précédemment faites dans la 1e partie de cet ouvrage, § 110 & ſuivans, pages 82 & ſuivantes.

Réſumé de quelques obſervations ſur le combat livré par l'Amiral KEPPEL, *devant l'Iſle d'Oueſſant, le 27 Juillet, 1778.*

Suppoſons deux armées ennemies *A* & *F* (Voy. la fig. 46, pl. XII, 1e part.), ſe diſputant l'avantage du vent ; & que, ſoit par la ſupériorité des manœuvres ou de leur marche, ſoit par un changement de vent, les vaiſſeaux de la tête de l'armée ennemie *F*, aient gagné le vent à l'armée *A* ; il paroît démontré que ſi l'avant-garde ou toute autre diviſion de l'armée *A*, qui eſt ſous le vent, continuoit alors de ſuivre ſa précédente route *AB*, & ſi elle n'arrivoit pas, un vaiſſeau après l'autre, ſuivant la route *CC* (fig. 47, même pl.), elle pourroit avec un grand ſuccès couper en deux la ligne de l'ennemi en *G* (fig. 48), & ſéparer ſon arrière-garde *H*, de ſon avant-garde *F* : de plus cette tentative avanceroit ou retarderoit la marche de tous les vaiſſeaux de la ligne ennemie qui ſe trouveroient en arrière de ce point d'attaque ; l'ennemi ſe verroit obligé de combattre dans toute la longueur de ſa ligne, & de très-près ; ſans quoi il abandonneroit les vaiſſeaux de ſon arrière-garde *H*, qui ſeroient néceſſairement ſéparés de l'avant-garde.

On dira peut-être qu'une pareille attaque préſente plus de dangers qu'elle ne peut faire eſpérer d'avantages.

Je répondrai que lorſqu'on aura la hardieſſe & la réſolution de l'entreprendre, on trouvera ſa juſtification dans la réuſſite, &

Digitized by Google

& nous ſerons alors convaincus que les vaiſſeaux courront moins de riſques, & eſſuieront moins de dommages en faiſant cette tentative, que dans toute autre manière d'attaquer.

Mais, ſi nous prenons ce ſujet ſous un autre point de vue; en ſuppoſant, par exemple, que 2, 3, ou un plus grand nombre de vaiſſeaux ſe dépaſſent à bords oppoſés, avec une vîteſſe de cinq nœuds par heure; la vîteſſe compoſée avec laquelle ils ſe dépaſſeront mutuellement, ſera de dix nœuds par heure; ou bien (ce qui revient au même) ſuppoſons, pour ſimplifier la démonſtration, qu'une des eſcadres ſoit immobile, & que l'autre dépaſſe avec une vîteſſe de dix nœuds par heure; alors chaque vaiſſeau de l'eſcadre qui eſt en marche, parcourra 882 pieds par minute (1).

En conſéquence, chacun des vaiſſeaux de l'eſcadre qui eſt en mouvement, dépaſſera dans une minute de temps chacun des vaiſſeaux de l'autre eſcadre qu'on a ſuppoſé immobile, y compris l'eſpace ou intervalle ordinaire qui exiſte entre les vaiſſeaux de la même eſcadre rangés en ligne de combat. Ainſi, ſuppoſant que, dans le combat du 18 Juillet 1778, les deux armées ſe ſoient prolongées en courant des bords oppoſés avec une vîteſſe de cinq nœuds par heure chacune, & s'il étoit poſſible à chaque vaiſſeau de tirer une bordée par minute, chaque vaiſſeau anglais n'eût été expoſé au feu de chaque vaiſſeau français que pendant un quart de minute, c'eſt-à-dire pendant le peu d'inſtans où les deux vaiſſeaux ont pu ſe trouver directement par le travers l'un de l'autre. Or, comme l'armée ennemie, dans le combat dont il eſt queſtion, étoit de vingt-ſix vaiſſeaux, chaque vaiſſeau anglais, paſſant le long de toute la ligne, n'a pu être expoſé au feu que pendant ſix minutes & demie.

Si, au lieu de cinq nœuds de vîteſſe, les armées ne ſe prolongeoient qu'avec une vîteſſe de deux nœuds & demi, (& c'eſt la moindre qu'on puiſſe ſuppoſer à un vaiſſeau pour être en état de bien gouverner); alors chaque vaiſſeau ſeroit

(1) Ou 294 verges, meſure anglaiſe, voy. la note qui eſt au bas de la page 25, 1. partie.

exposé au feu de toute la ligne ennemie pendant treize minutes de temps.

Ce n'eſt que par une ſemblable recherche qu'on peut expliquer comment deux armées ennemies, de trente vaiſſeaux de ligne chacune, & portant plus de trente ſix mille hommes, ont pu ſe combattre, ſoutenir une canonnade terrible compoſée de plus de 4000 canons, non compriſe la mouſqueterie, & ſe ſéparer enſuite ſans avoir produit aucun effet remarquable l'une ſur l'autre, & ſans le moindre petit avantage décidé de part ni d'autre, quelquefois même ſans avoir preſque perdu un homme, quoiqu'elles ſe ſoient ſouvent approchées juſqu'à portée de piſtolet.

On doit conclure de tout ceci, que la plus grande habileté à manœuvrer, le feu le plus vif, l'approche bord à bord, tout cela ne peut ſervir à rien en pareil cas; & qu'on n'obtiendra jamais aucun ſuccès d'un combat livré contre une armée ennemie qui tient le vent, qui court à bords oppoſés, & qui cherche à s'éloigner, à moins qu'on ne puiſſe couper ſa ligne en deux, ou qu'on ne mette en uſage quelqu'autre moyen d'arrêter ſa marche, ainſi qu'il a été précédemment expliqué.

TROISIEME SECTION.

DE L'ATTAQUE CROISÉE.

Développement de la manière d'attaquer par dessous le vent.

Supposons deux escadres, dont une au vent *F*, cherche à s'éloigner (fig. 5, pl. XXV), & l'autre en *A*, sous le vent, s'efforce pour atteindre la première; je pense qu'on ne me contestera pas que l'escadre *A*, de dessous le vent, qui donne chasse, peut parvenir, au bout de quelques jours, à joindre son antagoniste *F*, & à l'obliger à recevoir quelque choc; ou bien que l'escadre *F*, au vent, aura probablement la plus grande difficulté de s'échapper sans être entamée dans sa ligne. J'ajoute que ce choc, ou cette rencontre entre les deux escadres ennemies, aura presque toujours lieu, comme cela est arrivé jusqu'à présent, en se prolongeant à bords opposés.

Supposons encore que cette escadre *F*, (fig. 5, pl. XXV), prenant chasse, a employé tout ce que peut fournir de moyens l'art de la navigation, pour éviter le combat; il s'ensuit que, quoique l'escadre *A*, qui chasse, ne puisse pas atteindre l'avant garde ennemie, qui a beaucoup gagné dans le vent en *F*, elle pourra joindre une partie de son arrière-garde; & comme, dans le premier cas, cette rencontre aura lieu de la part des vaisseaux de tête, je commencerai cette explication par les exemples où cette évolution, de couper avec le plus grand avantage la ligne de l'ennemi, peut être exécutée par les vaisseaux de tête de l'escadre qui donne chasse.

Exemples d'une ligne ennemie coupée par les vaisseaux de tête, d'une escadre donnant chasse de dessous le vent.

Cet évènement peut arriver dans trois circonstances: la première, si les vaisseaux de tête de l'escadre qui chasse, ont

joint l'arrière-garde de l'ennemi, ſuppoſons trois de ſes vaiſſeaux.

La ſeconde, ſi les vaiſſeaux de tête ont atteint le corps de bataille ou centre de la ligne ennemie.

La troiſieme, ſi les vaiſſeaux de tête ont atteint le 4e ou 5e vaiſſeau de l'avant-garde ennemie, & coupant cette partie, ils la ſéparent du corps de bataille & de l'arrière-garde de ſa ligne.

PREMIER CAS : *celui où les vaiſſeaux de tête ont joint les trois derniers vaiſſeaux de l'arrière-garde ennemie.*

Nous ſuppoſerons que, pendant une bordée favorable, un nombre de trois ou quatre des vaiſſeaux de tête de l'eſcadre ennemie *A*, qui donne chaſſe, puiſſent atteindre un pareil nombre de ceux de l'eſcadre ennemie *F*, au point *G* (figure 6, planche XXV); que le vaiſſeau le plus en avant, ou tel autre de ceux qui ont joint l'ennemi, tâche, en ſerrant le vent, de paſſer entre deux des vaiſſeaux les plus en arrière de l'eſcadre ennemie, par exemple entre le troiſième & le quatrième, au point *G*: il arrivera de là que le vaiſſeau qui fait cette tentative, forcera à travers cet intervalle, ou qu'il s'abordera avec le troiſième vaiſſeau *G* (fig. 7, pl. XXV); ce qui non ſeulement arrêtera la marche de celui-ci dans ſa ligne, mais mettra auſſi en déſordre les autres vaiſſeaux qui ſont plus en arrière. Or que l'un ou l'autre de ces évènemens ait lieu, voilà trois vaiſſeaux *G*, de l'arrière-garde ennemie, forcés à tomber ſous le vent, ſéparés de leur ligne (fig. 8, pl. XXV); & alors ils ſeront engagés parmi les autres vaiſſeaux de l'eſcadre *A*, dont quelques uns arriveront en *B*, pour leur couper chemin.

Si cette manœuvre eſt exécutée vivement & avec quelque bonheur, il y a lieu de croire qu'elle réuſſira, & que l'ennemi *F* perdra infailliblement ces trois vaiſſeaux; car, dans l'exemple cité, ſon avant-garde ayant, pendant ce temps, remonté beaucoup dans le vent en *F*, l'affaire ſeroit terminée avant

qu'elle pût ſecourir ſes vaiſſeaux ; ou bien, dans cette tentative de leur porter ſecours, cette eſcadre ſeroit réduite à la néceſſité d'attaquer, en arrivant & venant en *F* (fig 9, pl. XXV); ce qu'elle avoit voulu éviter auparavant, lorſqu'elle avoit toutes ſes forces raſſemblées & intactes : elle ſera donc obligée d'abandonner ces trois vaiſſeaux ; car il eſt très-apparent que l'eſcadre *A* les aura déja enveloppés de forces ſuffiſantes pour leur ôter tout eſpoir d'échapper.

Mais en ſuppoſant que cette eſcadre ennemie, s'appercevant à temps du danger que court ſon arrière-garde, arrive, au lieu de tenir le vent comme on l'a ſuppoſé ci-devant, & qu'elle prolonge à bords oppoſés la ligne de l'eſcadre *A*, ce parti ne peut lui être utile ; car elle ſera à deux de jeu avec ſon antagoniſte : ils ne pourront qu'échanger entr'eux quelques bordées, à meſure qu'ils ſe dépaſſeront très-rapidement ; il n'en faudra pas moins que les trois vaiſſeaux ſéparés ſoient abandonnés de leur eſcadre, & ils finiront toujours par être pris.

SECOND CAS : *Celui où les vaiſſeaux de tête ont atteint le corps de bataille ou centre de la ligne ennemie.*

Lorſque les vaiſſeaux de tête de l'eſcadre *A* (fig. 10, pl. XXV) auront atteint le milieu de la ligne de l'eſcadre ennemie *F*, le vaiſſeau *B*, qui tente le paſſage à travers la ligne, ou réuſſira à forcer dans l'intervalle qui lui ſera laiſſé entre deux vaiſſeaux ; & alors le vaiſſeau *G*, avec tous ceux qui ſont en arrière de lui, ſeront rejetés ſous le vent (fig. 10), ou bien le vaiſſeau *B* s'abordera avec celui *G*, & l'un & l'autre venant au vent, comme dans la fig. 11, même planche, il en réſultera que tous les vaiſſeaux *H*, qui ſont en arrière de cette rencontre, ſeront empêchés & retardés. Or que l'un ou l'autre de ces évènemens ſurvienne, la ligne ſera toujours coupée, comme dans la figure 10, l'arrière-garde *H* ſera ſéparée de l'avant-garde *F*, & tous les vaiſſeaux de l'arrière de l'eſcadre ennemie ſeront forcés à arriver.

Pendant ce temps l'avant-garde *A* (fig. 12, pl. XXV) tiendra le vent *B*; ſon corps de bataille, de même que ſon arrière-garde, s'étant, pendant ce temps, rapprochés de l'ennemi, empêcheront ſon arrière-garde *G* d'avancer; & l'impoſſibilité de ſe rallier à ſon eſcadre *F*, l'obligera à faire vent arrière.

Cette arrière-garde ennemie *G*, (fig. 13, pl. XXVI), faiſant vent arrière, ſera enveloppée de toutes les forces de l'eſcadre *A*, avant-garde & arrière garde; l'une *E*, ayant forcé l'arrière-garde ennemie à tomber ſous le vent, arrive auſſi pour la pourſuivre & la canonner par la hanche de tribord; les vaiſſeaux formant l'autre partie de l'armée en *B*, compoſée du corps de bataille & de l'arrière-garde, ayant empêché la jonction, pourſuivront également l'arrière-garde ennemie & la canonneront dans la hanche du côté de babord. Il eſt évident que l'avant-garde *F* de l'ennemi n'aura pas de poſſibilité d'empêcher aucune de ces évolutions.

TROISIEME CAS : *celui où les vaiſſeaux de tête ont atteint le quatrième ou le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde ennemie, & où, coupant cette partie, ils la ſéparent du reſte de ſa ligne.*

Les vaiſſeaux de tête de l'avant-garde de l'eſcadre *A* (fig. 14, pl. XXVI), ayant approché l'avant-garde ennemie, & coupé ſa ligne entre le quatrième & le cinquième vaiſſeau, la prolongent au vent en *B*; là ils mettent en panne, ou diminuent de voiles, pour donner au reſte de leur eſcadre le temps de ſe rallier &c.; pendant le temps que l'arrière-garde *D*, arrive ſuivant la route *C*, pour ſe préparer à intercepter l'ennemi.

Par ce moyen l'avant-garde *A* (fig. 15, pl. XXVI), ayant gagné le vent, & l'arrière-garde *B* ayant forcé de voiles pour ſe rallier, l'eſcadre ennemie, actuellement diminuée des quatre vaiſſeaux qui ont été coupés, eſt obligée de tomber ſous le vent, & d'eſſuyer un combat très-ſerré.

Digitized by Google

A, l'avant-garde, donnera chaſſe, & eſſayera de battre l'ennemi par la hanche de tribord.

B, la diviſion de l'arrière-garde, s'attachera à le canonner de près par la hanche de babord.

G, l'eſcadre ennemie, affoiblie de quatre vaiſſeaux.

F, ſes quatre vaiſſeaux coupés & ſéparés d'elle.

OBSERVATIONS ſur les trois cas précédents de l'attaque donnée par les vaiſſeaux de tête d'une eſcadre.

De ces trois cas, le premier eſt celui dont l'attaque a le plus d'aſſurance de réuſſite, parce qu'il eſt plus aiſé de joindre l'arrière-garde d'une eſcadre qui prend chaſſe, que toute autre partie de ſa ligne.

Le ſecond cas, qui eſt celui de l'attaque faite par l'avant-garde ſur le milieu de la ligne ennemie ou à-peu-près, doit toujours ſe tenter quand on en voit la poſſibilité; parce que l'objet eſt plus important, & le ſuccès en eſt également probable.

Le troiſieme cas, de l'attaque ſur quelque point de l'avant-garde ennemie, eſt celui dont le ſuccès eſt le plus douteux, par la raiſon qu'il y a là plus d'égalité de moyens entre les deux eſcadres combattantes, & ſur-tout ſi l'ennemi accepte le combat.

A préſent, ſuppoſons le cas où le vaiſſeau de tête de l'eſcadre *A*, aura gagné le vent de toute la ligne ennemie, après l'avoir long-temps diſputé; enſuite il la prolonge au vent à bords oppoſés; les deux eſcadres ſe canonnent vivement.

Cet avantage prétendu, qui a été dans toutes les occaſions l'objet de nos efforts & de notre ſollicitude, n'eſt cependant pas plus important que de prolonger l'eſcadre ennemie par deſſous le vent, après avoir manqué de lui gagner le vent, évolution que nous connoiſſons parfaitement depuis long-temps.

Couper la ligne de l'ennemi avec le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde; ce qui peut avoir lieu, comme dans l'exemple précédent, dans trois circonſtances différentes.

La première, ſi l'attaque a lieu ſur l'arrière-garde de la ligne ennemie de la part du cinquième vaiſſeau de l'avant-garde de l'eſcadre attaquante.

La ſeconde, ſi le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde de l'eſcadre attaquante, coupe la ligne de l'ennemi au centre.

La troiſième, ſi l'attaque de ce cinquième vaiſſeau porte ſur l'avant-garde de la ligne ennemie.

PREMIER CAS: *celui où l'attaque ſe donne ſur l'arrière-garde de la ligne ennemie, par le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde de l'eſcadre attaquante.*

Si le cinquième vaiſſeau *A* (fig. 16, pl. XXVI), de l'avant-garde, donne l'attaque, & coupe la ligne de l'ennemi (ſuppoſons entre le quatrième & le cinquième vaiſſeau de ſon arrière-garde, au point *G*): pendant ce temps les quatre vaiſſeaux de tête *B*, ſont arrivés en forçant de voiles & prolongent les quatre vaiſſeaux ennemis *G*; ils ſe diſpoſent enſuite à virer de bord & à les pourſuivre en tenant la même bordée qu'eux.

La conſéquence de cette évolution ſera que ces quatre vaiſſeaux *G*, (fig. 17, pl. XXVI), ayant déja eſſuyé le feu de huit vaiſſeaux *A* & *B*, ſeront enfin arrêtés & contraints d'arriver, par toutes les forces du corps de bataille & de l'arrière-garde *D*, qui ſurviennent; & l'avant-garde ennemie *F* (1), ne prévoyant pas cette poſition fâcheuſe de ſon arrière-garde, ou n'ayant pas de moyens pour l'empêcher, préfèrera probablement de

(1) Il paroît aiſé à l'armée *A* de réuſſir en effet, en ſuppoſant ſans ceſſe, que ſon ennemi *F* fuit toujours & ne prévoit rien. (*Note du traducteur.*)

continuer

continuer ſa même bordée en tenant le plus près du vent, que d'arriver pour ſuivre la ligne de l'eſcadre *A*, par la bordée *H*.

Le cinquième vaiſſeau *A*, de l'eſcadre attaquante, avec les vaiſſeaux en arrière de lui, qui avoient coupé la ligne ennemie, & continué leur bordée au vent, vont à préſent prendre ſur l'autre bord, pour pourſuivre les quatre vaiſſeaux *G*.

Les quatre vaiſſeaux de tête *B*, de l'armée attaquante, ont à préſent pris les amures ſur l'autre bord, pour chaſſer de même les vaiſſeaux ennemis qui ſont ſéparés de leur ligne.

La perte de ces quatre vaiſſeaux *G* eſt inévitable (fig. 18, pl. XXVI): ils fuient vent arrière, étant enveloppés par huit vaiſſeaux en *A*, *B* & *D*, qui les prennent par babord & par tribord; le corps de bataille & l'arrière-garde les chaſſant par la même route que *D*.

F, l'avant-garde de l'ennemi, tenant toujours le vent pour s'éloigner.

SECOND CAS : *celui où le cinquième vaiſſeau de l'eſcadre attaquante, coupe la ligne de l'ennemi au centre.*

Nous ſuppoſons que le cinquième vaiſſeau *A* a été déſigné pour couper la ligne de l'ennemi au centre, & que les quatre vaiſſeaux de tête *B* (fig. 19, pl. XXVI), font route en prolongeant par deſſous le vent, & à bords oppoſés, l'arrière-garde ennemie *G*.

Il s'en ſuivra (fig. 20, pl. XXVII) que tous les vaiſſeaux ennemis *G* en arrière de leur centre, ou du point d'attaque, ſeront non-ſeulement rejetés ſous le vent par l'attaque du vaiſſeau *A*, de tous ceux en arrière de lui, qui l'ont ſuivi en tenant le vent; mais encore, le reſte de l'eſcadre ſurvenant en *D*, leur coupera chemin & les forcera toujours davantage à arriver & à tomber ſous le vent. Dans ce moment, on peut préſumer que les vaiſſeaux de queue de cette arrière-garde, s'appercevant que le chemin leur eſt coupé en avant, arriveront vent arrière en *H*; & en ce cas, la déroute complette de cette diviſion ennemie s'enſuivra néceſſairement.

B, les quatre vaiſſeaux de tête, ayant dépaſſé l'ennemi,

changent de route en *K*, pour empêcher que cette diviſion n'échappe.

F, l'avant-garde de l'ennemi (1) toujours prenant la fuite.

TROISIÈME CAS : *celui où l'attaque eſt donnée par le cinquième vaiſſeau ſur l'avant-garde de l'ennemi.*

Cette attaque, dans laquelle nous ſuppoſerons que le cinquième vaiſſeau a coupé la ligne entre le quatrième & le cinquième vaiſſeau de l'avant-garde ennemie, expoſe les quatre vaiſſeaux de tête à un ſi grand danger, comme celle du cas précédent, qu'il n'eſt pas probable que l'on tente ſouvent l'une ni l'autre de ces attaques.

Attaquer avec le centre ou corps de bataille.

Suppoſons (fig. 21, pl. XXVII) que les vaiſſeaux de tête de l'eſcadre *A* ont rejoint l'ennemi vers ſon avant-garde; qu'ils ont prolongé ſous le vent, à bords oppoſés, toute la ligne ennemie, & que le vaiſſeau *B*, le plus en avant, ſe trouve avancé juſques par le travers, ou en directe oppoſition, avec le vaiſſeau de queue de l'ennemi *G*; qu'en même temps les plus gros vaiſſeaux qui ſont au centre ou corps de bataille, ayant continué de tenir le vent, ont coupé la ligne de l'ennemi vers ſon centre ou corps de bataille en *F*, de la même manière qui a été décrite dans les cas précédents.

L'eſcadre ennemie étant ainſi coupée en deux, il devient comme impoſſible que ſes deux diviſions ſe rejoignent jamais; & elles doivent être dès lors conſidérées comme deux objets diſtincts l'un de l'autre : il conviendra de borner la chaſſe ſur l'une ou ſur l'autre de ces diviſions; car la tentative de pourſuivre ces deux parties ſéparées de l'ennemi, ſeroit évidemment mal concertée.

Dans les démonſtrations qui précèdent, c'eſt toujours de

(1) Voyez la précédente note.

préférence sur l'arrière-garde ennemie que la totalité des forces de l'eſcadre attaquante a dû être plus particulièrement dirigée; & dans le cas préſent, la même raiſon exiſte évidemment, de donner ſur la diviſion de l'arrière, plutôt que ſur celle de l'avant, comme dans tous les autres exemples que j'ai déja cités: je donnerai donc premièrement la démonſtration de l'attaque dirigée ſur la diviſion de l'arrière.

(Pl. XXVII, fig. 22) Les vaiſſeaux le plus en avant de la diviſion de l'arrière *G* de l'ennemi, ayant été forcés par le vaiſſeau *A*, qui a coupé la ligne, à arriver, ils continueront d'être ſerrés de près & contraints toujours davantage à tomber ſous le vent, par les forces, & les attaques ſucceſſives des vaiſſeaux de l'arrière de l'eſcadre attaquante, qui ſurviennent en *B*.

C, quelques-uns de ces vaiſſeaux arriveront vent-arrière pour chaſſer cette diviſion de l'ennemi, *G*.

En même temps, quelques-uns des vaiſſeaux de la tête de la ligne *D*, de l'eſcadre attaquante, ayant déja dépaſſé l'ennemi, & étant aſſurés qu'il n'y a aucune poſſibilité que ſa diviſion de l'arrière puiſſe regagner le vent, ſe préparent à prendre les amures ſur l'autre bord, pour être à portée de le pourſuivre de quelque côté qu'il dirige ſa route.

F, la diviſion de l'avant de l'ennemi, ainſi ſéparée de celle de l'arrière, & voyant le danger auquel celle-ci ſe trouve expoſée, ſans poſſibilité de jamais regagner le vent; elle ſe diſpoſe à arriver vent arrière, ſoit pour effectuer ſa retraite, ſoit pour être à portée de profiter des circonſtances pour ſe rallier avec ſon arrière-garde, dans le cas où elle auroit le bonheur de s'échapper.

Dans la figure 23, planche XXVII, on voit l'attaque avec le centre ou corps de bataille, un peu plus avancée.

Le vaiſſeau *A*, qui a coupé la ligne, & une partie de ſes matelots d'arrière, qui ont tenu avec lui la même bordée, continuent de dépaſſer au vent de l'ennemi; ils le diſpoſent à prendre ſur l'autre bord: en attendant ils font un violent feu d'enfilade ſur l'ennemi qui fuit.

La diviſion de l'arrière de l'ennemi *G*, dont le plus grand

nombre des vaiſſeaux ſe ſont dégagés de l'avant-garde de leurs antagoniſtes, fait force de voile pour fuir vent arrière, en profitant de l'eſpace que ceux-ci lui laiſſent.

Les vaiſſeaux *B*, qui ont tenu tête aux vaiſſeaux les plus en avant de la diviſion de l'arrière de l'ennemi, & qui les ont forcés à arriver, ſe diſpoſent à chaſſer.

L'arrière-garde *C*, de l'eſcadre *A*, ayant fait du chemin, ſe trouvera à temps pour ſerrer de près l'ennemi, le canonner dans la hanche, & le ſuivre par-tout.

F, la diviſion de l'avant de l'ennemi.

Dans la figure 24, planche XXVII, qui repréſente la ſuite de ce combat, on voit la diviſion de l'arrière de l'ennemi entiérement enveloppée par toute l'eſcadre; ſavoir :

Le vaiſſeau *A*, ſuivi de ceux qui, de conſerve avec lui, ont coupé la ligne, & ont continué leur bordée au vent, chaſſe à préſent avec toutes voiles dehors.

Les vaiſſeaux *B* de l'arrière-garde, ayant eu le temps de joindre, chaſſent auſſi, en portant ſur le côté de babord de l'ennemi *G*.

Le vaiſſeau de l'avant-garde *D*, ſerrant de près l'ennemi ſur le côté de tribord.

F, l'avant-garde de l'ennemi, mettant vent arrière, & attendant avec inquiétude l'iſſue de ce combat inégal.

Quoiqu'il doive déja paroître aſſez clair que l'attaque donnée ſur le centre de la ligne ennemie, doit ſe diriger de préférence ſur la diviſion la plus en arrière de cette ligne, & non ſur la diviſion de l'avant; j'eſpère cependant que les raiſons qui vont ſuivre, ajouteront du poids à mes démonſtrations précédentes.

1°. L'eſcadre attaquante, étant, dans le cas qui nous eſt ſoumis, détachée d'une partie de ſes forces, qui s'eſt beaucoup avancée dans l'attaque de la ligne ennemie, (Voy. les 4 vaiſſeaux *B* (fig. 16, pl. XXVI), les 4 autres *B* (fig. 19, même planche, & plus particulièrement encore les vaiſſeaux de l'avant-garde *B* (fig. 21, pl. XXVII); il ſeroit bien mal concerté de ne pas pourſuivre cet avantage; & il ſeroit impardonnable de ne pas donner le ſecours néceſſaire à ces

Digitized by Google

quatre vaiſſeaux mis en avant & ſéparés. *B* & *B* (fig. 16 & 19), qui ſans cela ſeroit compromis, & laiſſés à la diſcrétion de l'arrière-garde de l'ennemi.

2°. Il eſt bien plus facile de donner à l'inſtant ſur l'arrière-garde de l'ennemi; car pendant que les vaiſſeaux de l'avant-garde *D*, qui ont dépaſſé la ligne ennemie (figure 23, pl. XXVI), virent de bord dans l'intention d'envelopper les vaiſſeaux de l'arrière qui ont été coupés, les vaiſſeaux de notre corps de bataille *A*, & ceux de l'arrière-garde, ſont déja à portée de ceux de l'arrière-garde ennemie, & ſe diſpoſent à les entourer.

Si au contraire on ſe fût décidé à donner ſur la diviſion de l'avant de l'ennemi, il faut obſerver que dans le moment en queſtion, il devoit y avoir au moins (fig. 26, pl. XXVIII) trois milles de diſtance entre les vaiſſeaux de tête de l'armée attaquante & les vaiſſeaux de l'eſcadre *A* les plus en arrière & les plus proches, & ils devoient être à plus de neuf milles de diſtance des vaiſſeaux de tête de l'eſcadre *A*: il deviendroit alors très-difficile, en virant de bord, de rejoindre l'avant-garde ennemie en *F*, & de regagner le temps perdu.

DÉMONSTRATION.

Soit, *A* (fig. 26, pl. XXVIII) la diviſion de l'avant, compoſée de 18 vaiſſeaux, qui a dépaſſé en courant la bordée du Nord; le vaiſſeau *B*, à la tête de la diviſion de l'arrière, de 18 vaiſſeaux auſſi, eſt celui qui a coupé la ligne de l'ennemi. Or comme, à la diſtance ordinairement réglée entre les vaiſſeaux, chacun occupe un eſpace de 300 verges (voy. 25, part. I, pages 24 & 25 & la note y jointe); les 36 vaiſſeaux qui compoſent les deux parties *A* & *B* de l'armée, exigeront une ligne de 6 milles de longueur de *C* en *K*. D'un autre côté la diviſion de l'avant *F*, de l'armée ennemie, que l'on ſuppoſe auſſi de 18 vaiſſeaux, exigera, d'après le même calcul, une longueur de trois milles. Il eſt évident que le vaiſſeau de tête *A*, de l'armée attaquante, ſera éloigné du vaiſſeau de tête de l'armée ennemie, de 9 milles, diſtance qui eſt entre le point *C* & le point *H*.

G, la diviſion de l'arrière de l'ennemi, prête à être enveloppée.

En pourſuivant l'attaque ſur la diviſion de l'arrière, l'armée attaquante conſerve ſes forces entières réunies, c'eſt-à-dire 36 vaiſſeaux contre les dix-huit des ennemis qui ont été coupés & ſéparés de leur armée : ſi au contraire elle pourſuivoit la diviſion de l'avant, il eſt clair qu'elle partageroit ſes forces; qu'il n'y auroit que ſa diviſion de l'arrière qui, après avoir viré de bord, pourroit chaſſer avec quelque eſpoir de ſuccès cette partie de l'armée ennemie, qui ſe trouveroit déja alors éloignée de 3 ou 4 milles : ſi elle parvenoit à joindre cette diviſion de l'ennemi, il lui faudroit combattre à forces égales; puiſque pendant ce temps ſa diviſion de l'avant, pour avoir trop prolongé ſa bordée, ſeroit devenue ſans utilité, à moins qu'elle ne ſe décidât à chaſſer la diviſion de l'arrière de l'ennemi, qui ſe trouveroit déja éloignée de pluſieurs milles ſous le vent, & qui, ſi on parvenoit à la joindre, ſeroit en état de combattre à forces égales, étant en même nombre de vaiſſeaux.

Dans la figure 27, planche XXVIII, on ſuppoſe que cette diviſion de l'avant *A*, de l'armée attaquante, arrive pour chaſſer la diviſion de l'arrière *G*, de l'ennemi; tandis que la partie *B* de l'armée attaquante, court babord amure, pour pourſuivre la diviſion de l'avant *F*, de l'ennemi, & l'empêcher de ſe rallier avec le reſte *G*, de ſon armée. Le réſultat de ces recherches & de celles contenues en la première partie de cet ouvrage, ſur la poſſibilité & les circonſtances de ces deux manières d'attaquer, ſera que c'eſt l'attaque faite par deſſous le vent, qui préſente pour ſa réuſſite le plus grand nombre de probabilités, dont une des plus eſſentielles eſt qu'un vaiſſeau de l'eſcadre attaquante par deſſous le vent, peut être déſemparé ſans ceſſer d'être protégé par ſon eſcadre; au lieu que ſi un vaiſſeau de l'eſcadre qui eſt au vent, eſt dégréé, il ne peut que tomber au pouvoir des ennemis, comme le démontre la figure 2, planche XXIII, & les démonſtrations, ſection I de cette ſeconde partie.

QUATRIÈME SECTION.

De l'attaque perpendiculaire ou à angles droits.

Quoiqu'il ne ſoit pas probable que cette manière d'attaquer ait lieu, du moins que bien rarement; comme il eſt cependant poſſible que le cas ſe rencontre, & comme cette attaque a quelque rapport avec celle donnée par deſſous le vent, j'ai cru devoir en faire ici mention.

Suppoſons (fig. 28, pl. XXVIII) le vent à l'Oueſt en O, l'armée *F G*, très-nombreuſe, diſpoſée aſſez irrégulièrement & en déſordre, en front de bandière, occupant un long eſpace du côté du vent à celui de deſſous le vent, ou de l'Oueſt à l'Eſt; elle fait route au Nord, de *F*, *G*, vers *A*.

Soit en *A*, une eſcadre ennemie que la premiere apperçoit droit de l'avant, à la diſtance de quelques milles: ſuppoſons que cette eſcadre *A* ſoit très-inférieure en nombre à celle *F G*; nous devons néanmoins conſidérer la poſition de celle-ci comme très-dangereuſe.

Il n'eſt pas aiſé de rendre compte, comment l'armée *F G* a pu s'engager dans une telle poſition, d'une ligne de front qui s'étend du côté du vent à celui ſous le vent: à moins qu'on n'imagine qu'elle faiſoit route au plus près, le vent au Sud en *S*, ou au Nord, en *N*, que le vent a ſubitement tourné à l'Oueſt en *O*, & ne lui a pas encore donné le temps de ſe ranger à un ordre de marche convenable. On peut encore ſe figurer que cette circonſtance a eu lieu à la pointe du jour; qu'en ce moment il y avoit une brume ſi épaiſſe, que les vaiſſeaux ne pouvoient ſe voir, ni diſtinguer leurs ſituations reſpectives, & que, ne ſe doutant pas qu'il y eût auſſi près d'eux une armée ennemie en état de la combattre, on a mis dans cette occaſion quelque négligence; mais que dans ce moment on tiroit des coups de canon de ſignaux pour rétablir l'ordre dans la ligne.

Suppoſons encore que, de l'armée oppoſée *A*, qui croiſe &

va à la découverte, on a entendu les coups de canons de ces ſignaux ; que la brume s'étant diſſipée elle apperçoit ſon ennemi dans la poſition que nous venons de décrire, & occupant une telle longueur, depuis le côté du vent à celui ſous le vent, que malgré la ſupériorité de ſon nombre, l'armée *A* a la perſpective de pouvoir l'attaquer avec beaucoup d'avantages.

Dans cette hypothèſe, on peut raiſonner ainſi : l'aile droite *F*, de cette armée ennemie, eſt ſi éloignée & ſi fort ſous le vent de ſon aile gauche *G*, que ſi une attaque eſt donnée avec vivacité ſur cette aile gauche, qui eſt tellement au vent, auparavant que cette armée ait pu rétablir aucun ordre dans ſa ligne ; il eſt comme impoſſible à l'aile droite, qui eſt ſi loin ſous le vent, de porter le moindre ſecours à l'aile gauche.

D'après cela, nous ſuppoſerons que cette armée *A*, inférieure en nombre à l'autre d'un contre deux (fig. 29, pl. XXVIII.) faſſe force de voiles & coupe cette ligne de front de l'ennemi à angles droits, mais au point *B*, & de telle manière que la partie ainſi coupée & ſéparée de ſon armée, ſe trouve inférieure à l'attaquant.

A préſent ſuppoſons (fig. 30, pl. XXVIII), que cette armée *A*, ayant dépaſſé l'autre en faiſant le Sud, juſqu'en *C*, vire enſuite de bord, en totalité, & particulièrement ſon arrière-garde, pour rejoindre ſon ennemi *G* : n'eſt il pas bien aiſé de comprendre que cette malheureuſe diviſion, ainſi coupée de ſon eſcadre, & ne pouvant fuir vent arrière pour ſe rallier, ne peut qu'être réduite à ſe ſoumettre à des forces ſupérieures ; & que pendant le même temps le gros de ſon armée, ſi éloigné d'elle & ſous le vent en *F*, n'aura, quelques efforts qu'elle faſſe, aucun moyen de lui donner le moindre ſecours ?

On doit auſſi obſerver que, dans cet évènement très-extraordinaire, les vaiſſeaux de l'armée *A*, qui attaque, doivent combattre avec l'ennemi corps à corps, vaiſſeau à vaiſſeau & exactement par le travers les uns des autres.

Fin de la ſeconde partie.

ESSAI

ESSAI
DE
TACTIQUE NAVALE.

TROISIEME PARTIE.

Esquisse historique de la Tactique navale.

L'Étude de la tactique navale est d'une si grande importance pour l'Angleterre, ses marins ont poussé si loin l'habileté & le talent dans la conduite & la manœuvre des vaisseaux navigans seul à seul, que l'on peut dire avec vérité qu'aucun état ni profession n'a été porté à un aussi haut degré de perfection. Il doit être d'après cela bien intéressant de rechercher par quelles causes, ou par quelle fatalité, il se trouve que nous ayions fait aussi peu de progrès dans la partie la plus essentielle de cette science, dans l'art de diriger & conduire au combat un nombre de vaisseaux combinés ensemble, & réunis en escadres ou armées navales.

Je ne prétends point cependant faire entendre que ceci puisse être appliqué à la tactique navale des anciens : l'histoire au contraire, nous prouve que les commandans de leurs forces navales, se conduisoient le plus souvent, dans leurs opérations militaires sur mer, par des principes aussi certains & aussi connus dans la pratique de leur temps que les commandans de

leurs armées de terre. Les batailles de *Salamine* & d'*Actium* nous en fourniſſent des exemples.

On eſt obligé de convenir que l'hiſtoire navale des temps modernes, eſt bien moins fondée ſur des informations ſatisfaiſantes, puiſqu'il eſt vrai que, de tous les combats qui ont eu lieu ſur mer en grand nombre contre les Eſpagnols, les Hollandais, les Français, pluſieurs d'entr'eux remarquables par leur vivacité & leurs ſuccès, il n'en eſt pas un ſeul dont on ait une bonne deſcription, ni un plan ſatisfaiſant; qu'on ne peut pas même en déduire les ordres & les manœuvres qu'ont exécutés les différentes armées combattantes, juſqu'à l'époque du combat de l'amiral MATTHEWS en 1744; qu'il n'eſt même aucune de ces deſcriptions d'après laquelle on puiſſe ſe former l'idée d'aucune méthode d'attaque ou de défenſe, avant l'année 1756 & le combat de l'amiral BYNG.

Des différences auſſi remarquables m'ont ſuggéré l'idée de partager l'hiſtoire de la tactique navale en pluſieurs périodes dans leſquelles je mentionnerai & diſtinguerai les changemens ſurvenus dans l'eſpèce des armes, dans la conſtruction des vaiſſeaux, & dans les pratiques habituelles de la marine: je parviendrai peut-être par là à découvrir les cauſes, les erreurs de ſyſtême, ou de conduite, qui ont pu amener d'auſſi ſingulières différences dans la ſcience de la tactique navale, chez les anciens & chez les modernes: car il ſeroit abſurde de ne mettre ces différences que ſur le compte des hiſtoriens.

En conſéquence je partagerai l'hiſtoire de la tactique navale en quatre périodes:

La première comprendra les temps où les vaiſſeaux & les armées navales en allant au combat ne connoiſſoient de moyens que l'impulſion de la rame pour ſe procurer une vîteſſe à travers les eaux; où la déciſion de l'affaire dépendoit de l'arme blanche; comme dans les anciennes batailles navales de *Salamine*, d'*Actium* & autres: on peut étendre cette période incluſivement juſqu'à la bataille de *Lépante* en 1571.

La ſeconde période eſt celle où les voiles ſont devenues le moyen néceſſaire & preſque unique de faire avancer les vaiſſeaux, conſtruits déſormais ſur de plus grandes dimenſions,

Digitized by Google

plus massifs, & ne pouvant plus être mûs par les efforts de rameurs placés en dedans. Cette période commence à la fameuse armée navale d'Espagne du temps de Philippe II; elle comprend les combats qui ont eu lieu entre les Anglais & les Hollandais, les batailles navales de *Bentry-bay*, de *Beachy-head*, de *La-hougue* dans le dernier siècle, & celle de *Malaga* en l'année 1719. Nous n'avons pu nous procurer aucun plan ni description satisfaisante d'aucun de ces combats navals, ni même d'aucun autre jusqu'en 1740.

Je commencerai en conséquence la troisième période au temps où ont eu lieu les combats de mer, dont je me vois en état de donner les plans & les descriptions : tels sont le combat de l'amiral MATTHEWS dans la Méditerranée en 1744, celui de l'amiral BYNG en 1756, celui de l'amiral George POCOCK en 1758, & enfin ceux de la guerre des états-unis de l'Amérique, depuis 1778, jusqu'en 1782.

Cette année 1782, qui est remarquable par une mise en action très-extraordinaire de tous les talents maritimes, donne l'idée de la prendre pour le commencement d'une quatrième période de l'histoire de la tactique navale; ce qui formera la quatrième partie de cet ouvrage.

conflits qui ont eu lieu ſur mer entre les Romains & les Carthaginois, & dont il eſt inutile de faire ici le détail.

On peut comprendre dans cette Période, pour en étendre la durée, la bataille de *Lépante* en 1571, qui ne diffère de celles des temps antérieurs que par la découverte & l'emploi de la poudre à canon : car, malgré cette connoiſſance & ce moyen de plus en ſa faveur, cette bataille fut, comme les autres, décidée par l'arme blanche : les vaiſſeaux qui y combattirent, n'étoient peut-être pas préciſément de la même conſtruction que ceux des anciens ; mais ils étoient à-peu-près de mêmes dimenſions ; ils étoient mûs également par les avirons, & par l'effort des bras des rameurs.

Il faut convenir qu'une flotte de cette eſpece, avec de ſemblables moyens, avoit beaucoup de chances en ſa faveur, lorſqu'elle avoit l'avantage du vent ſur ſon ennemie. Si elle s'avançoit ſur l'autre pour l'attaquer, le vent, qui étoit pour elle, donnoit néceſſairement beaucoup plus de force au choc qu'elle portoit à ſon antagoniſte ; & ſi elle cherchoit à éviter le combat, elle avoit bien plus de poſſibilité de ſe retirer, & il étoit bien plus difficile à ſon ennemie, ſous le vent, de la joindre. Mais lorſque le combat s'engageoit, les deux flottes étoient à deux de jeu ; l'une & l'autre mûes par les avirons, ſe préſentant mutuellement la proue. Quelles que puſſent être leurs armes, ſoit qu'on employât les catapultes & les baliſtes, ſoit qu'on fit uſage, comme à la bataille de *Lépante*, du canon placé en batterie à la proue du bâtiment, aucune des flottes n'avoit un avantage marqué ſur l'autre, dans l'attaque ni dans la défenſe, ſoit dans la poſition du vent, ſoit dans celle de ſous le vent.

DEUXIÈME PÉRIODE.

Pluſieurs circonſtances ſemblent ſe réunir pour marquer un terme à la ſeconde période de l'hiſtoire de la tactique navale ; l'accroiſſement que prirent ſubitement le commerce & la marine, par la découverte & la navigation des Indes & de l'Amérique, & par la longueur des voyages maritimes, & les plus grands hazards qu'ils ont fait courir depuis cette époque : ajoutez à cette conſidération, que dans le même temps l'uſage des gros canons fut introduit à bord des vaiſſeaux, & qu'ils augmentèrent, non-ſeulement en calibre & en dimenſions, mais auſſi par leur nombre, qui fut porté quelquefois juſqu'à cent ſur un même vaiſſeau. Il fallut dès-lors conſtruire des vaiſſeaux plus ſolides, plus grands & mieux liés, & en faire des maſſes énormes qui ne purent plus être conduites à l'aide des avirons, & à force de bras : il fallut alors avoir recours à la voilure, & ne plus compter que ſur le vent, pour évaluer & diriger ſa route.

Comparaiſon de l'effet des voiles, avec celui des rames, dans l'impulſion donnée au vaiſſeau.

Ces voiles, devenues le ſeul moyen de mouvoir des vaiſſeaux d'une plus forte conſtruction, n'offroient cependant pas les mêmes facilités que les rames, pour la prompte exécution de tous les mouvemens, les manœuvres & évolutions qui avoient lieu dans l'ancienne manière de combattre ſur mer. Dans le calme, les voiles étoient ſans utilité : avec le vent, elles ne pouvoient pouſſer le vaiſſeau que du côté ſous le vent, & ſur une moitié de la circonférence de l'horizon.

Digitized by Google

Différence de l'effet du canon tiré par la proue, comme dans les galères, ou par le travers & en batterie, comme dans les vaiſſeaux.

Lorſque les canons étoient placés ſur le gaillard d'avant, ou en courſier, comme ils étoient ordinairement dans les galères; ils avoient, il eſt vrai, moins de force par leur plus petit nombre; mais ils tiroient dans la même direction que la proue du bâtiment; & ceux qui commandoient la route à leur gré, étoient maîtres en même-temps de la direction du feu. Mais lorsque les canons ont été poſtés en batterie ſur les côtés du vaiſſeau, quoique leur plus grand nombre ait procuré une force immenſe & irréſiſtible, ſi on la compare à celle d'une galère; cependant leur poſition a été alors à angles droits avec la route; & cette route n'a plus été à la volonté des commandans, puiſqu'elle a dépendu d'un agent étranger au vaiſſeau qui eſt le vent. Il en eſt réſulté une différence totale & un changement complet dans les effets & dans les conſéquences de la route du vaiſſeau, & le ſyſtême de la tactique navale ancienne a été par là entièrement bouleverſé.

Il eſt remarquable que, pendant le temps même d'un changement auſſi ſubit dans les circonſtances & les combinaiſons des combats de mer, on n'a pas laiſſé de voir éclorre des actions très-vives & d'un grand effet, quoiqu'elles n'aient pas toujours été déciſives. Concevra-t-on aiſément que les commandans aient pu ſaiſir auſſi promptement, & ſu établir dans la conduite des combats, une méthode adaptée à d'auſſi grands changemens ſurvenus tout-à-coup dans la conſtruction des vaiſſeaux, dans les moyens de les mouvoir, & juſques dans le genre & la poſition de leurs armes.

J'ai rappelé, dans l'introduction qui eſt à la tête de la première partie de cet ouvrage, pluſieurs de ces exploits maritimes; mais il nous reſte à rechercher ſi leur conduite a été ou non l'effet d'un ſyſtême particulier, & juſqu'à quel point un tel ſyſtême a pu prévaloir.

Sur l'armée invincible d'Eſpagne.

Philippe II, maître de l'Eſpagne, du Portugal, & de toutes les richeſſes d'Amérique, projeta l'armement de cette force navale, qui fut appelée, par jactance, *l'armée invincible.* La grande ſupériorité de ſes moyens le rendit confiant dans ſes ſuccès, & dans l'eſpoir de ſatisfaire ſon reſſentiment contre la reine Eliſabeth & contre ſes ſujets. Les vaiſſeaux eſpagnols étoient conſtruits avec des œuvres mortes très-élevées en avant & en arrière, que l'on pouvoit comparer à des tours ou à des châteaux, du haut deſquels on dominoit ſur les ponts & ſur les gaillards des vaiſſeaux anglais, qui étoient beaucoup plus petits. Ni le roi d'Eſpagne, ni ſes amiraux, ne ſe doutèrent que des vaiſſeaux auſſi maſſifs, auſſi mal conſtruits & plus mal manœuvrés encore, fuſſent peu capables de naviguer avec ſuccès, dans des mers reſſerrées entre des terres, dans un climat élevé vers le Nord, & dans des parages où ils n'avoient aucun port ami ſous le vent, pour pouvoir leur fournir, en cas d'événement, ni un lieu de relâche, ni abri, ni ſecours.

Philippe s'imagina que rien ne pourroit réſiſter à une armée navale auſſi immenſe: à ſon approche de la Manche, les vaiſſeaux devoient fuir devant elle & ſe cacher; elle devoit faire route à l'Eſt vers les Pays-Bas, où elle avoit à prendre les troupes que le prince de Parme avoit aſſemblées pour la deſcente en Angleterre; elle alloit, ſans rencontrer aucun obſtacle, entrer triomphante dans la Tamiſe, & renverſer, d'un ſeul coup, le trône & la puiſſance d'Eliſabeth.

Mais quelle intelligence de l'art nautique, & quelle prévoyance les Anglais ne montrèrent-ils pas dans la conduite ſoutenue qu'ils tinrent pour parvenir à la déroute complette de l'armée eſpagnole? ils ſe tinrent prudemment ſur la défenſive, laiſſèrent cette immenſe force s'épuiſer d'elle-même, dans des efforts inutiles contre les vents & les flots, & lui livrèrent, avec une intrépidité & une conſtance dignes des plus

plus grands éloges, divers combats partiels, par lesquels ils la harcelèrent dans toutes les occasions, jusqu'à ce qu'enfin ils eussent obtenu son entière destruction.

De la Manche.

Il est nécessaire de réfléchir à la position de la Manche, pour pouvoir se faire une idée juste des probabilités que peut avoir de réussir, & des risques que court une armée nombreuse de gros vaisseaux, qui tente une entreprise hostile de ce genre :

1.° La Manche est une barrière, une limite qui nous défend & nous sépare du reste de l'univers.

2.° C'est une mer étroite, tortueuse, resserrée entre des Caps, où la navigation, pleine de dangers, exige toute l'adresse, tous les talens & toute l'attention des marins, même de ceux qui ont le plus pratiqué ces parages.

Comme barrière ou limite, la Manche forme un long canal ou détroit, qui joint les mers du Nord & Germanique avec l'Océan atlantique ; & qui s'étend à plus de 1000 milles en longueur. La partie de ce canal, qu'on appelle proprement la Manche, là où la côte méridionale d'Angleterre fait face directement à celle de France, n'est pas aussi ouverte aux descentes & aux invasions de l'ennemi, qu'on voudroit nous le faire croire à présent, comme on faisoit dans le temps de cette armée invincible d'Espagne, ou à toute autre époque, où on nous a voulu présenter des épouvantails, & nous menacer. Ces côtes sont coupées en falaises & semées de dangers ; & quand elles seroient d'un facile accès dans quelque endroit particulier & plus remarquable, comme à *Portsmouth*, il faut considérer que le pays intérieur est très-défendu, & que venant de la partie du Sud, ou en traversant directement la Manche, il est impossible que l'ennemi puisse réussir à s'approcher de la capitale, ou à envahir le royaume ; & qu'il sera toujours mis en déroute dans une telle entreprise, pour peu qu'on se conduise avec attention.

Si nous considérons la Manche comme une mer étroite, tortueuse, resserrée, & interrompue par des caps, elle est sujette à des courans de marée très-rapides, qui y ont formé un nombre d'écueils & de bancs dangereux. Le climat & la situation géographique de cette Manche, l'exposent à des vents impétueux & très-variables, au point que les marins les plus hardis & les plus expérimentés sont sans cesse dans l'inquiétude, depuis le moment où ils ont trouvé la sonde aux approches de la Manche, jusqu'à leur arrivée dans le port, même avec un bon vent, & en tenant le milieu du canal : ceci regarde un vaisseau qui navigue seul. Mais (je le demande à tout homme instruit dans la navigation de ces parages) quelles sont les sensations qu'il a éprouvées, se trouvant à bord d'une escadre anglaise, croisant dans la Manche, même avec la perspective de tous nos ports pour relâcher au besoin? Que sera-ce d'une armée navale très-considérable de gros vaisseaux étrangers & ennemis, dans de longues nuits, par des temps obscurs, & de gros vents? Quelles doivent être les craintes & les sensations de l'officier qui est à bord, & celles du ministre à terre, qui a exposé aussi légérement à de tels hazards, une partie considérable de la marine de son pays, pour une entreprise aussi douteuse & aussi difficile?

Quand les vents sont à l'Est, une armée ennemie peut être long-temps détenue à l'entrée de la Manche; & c'est ce qui arrive bien souvent aux nôtres: si les vents sont dans la partie de l'Ouest, une escadre une fois engagée entre les terres (supposons en-delà du cap de *Portland* d'un côté, & de celui de *La-hougue* de l'autre); elle ne s'en retirera pas aisément (1) si les vents se maintiennent à l'Ouest, & soufflent avec violence; & c'est ce qui est très-fréquent & arrive très-soudainement dans ces parages. Cette escadre, ainsi engagée, n'a plus d'autre ressource que de faire vent-arrière; car sur toute la côte de France & même au-delà, depuis Brest

(1) Aucune armée navale française n'a été jusques en dedans de ces deux caps, depuis le combat naval de *La-hougue* du 19 mai 1692.

Digitized by Google

jusqu'à l'entrée de la mer Baltique, sur un développement de plus de cinq cents lieues de côte, il n'y a aucun port où de gros vaisseaux puissent relâcher : cette escadre, obligée de passer le détroit qui est entre *Calais* & *Douvres*, semé de bancs & d'écueils, sera nécessairement mise en désordre ; & encore, nous avons supposé jusques-là, que cette escadre n'a encore trouvé aucune opposition, ni obstacle de la part des Anglais ; dont les forces principales maritimes peuvent se trouver dans ce moment employées loin de ces parages : que sera-ce si cette escadre ennemie est poursuivie par une foule innombrable de vaisseaux de toutes les grandeurs & de toutes les especes, qui seront armés à la hâte, & pour cette seule occasion, dans tous les ports d'Angleterre ; qui profiteront de toutes les circonstances pour harceler sans interruption cette escadre ennemie dans son arrière-garde & dans ses traîneurs ? De quelque côté que le vent souffle, il y aura toujours, parmi tous ces vaisseaux anglais, armés dans un nombre de ports différemment situés, plusieurs d'entr'eux qui auront le vent sur leur ennemi. Si on réfléchit à toutes ces circonstances & à ces inconvéniens, peut-on jamais supposer qu'une armée ennemie de la Grande-Bretagne, quelque forte & quelque nombreuse qu'elle soit, puisse jamais, sans essuyer une perte énorme, espérer de ressortir de la Manche après s'y être une fois engagée ? On doit donc s'attendre qu'elle sera obligée à faire route par les mers du Nord, & à faire le tour de l'Ecosse : si la saison est avancée, elle trouvera, par des latitudes élevées jusqu'à 60 degrés Nord, toutes les horreurs de l'hiver, des nuits très-longues, des tempêtes continuelles, non moins redoutables que celles que l'amiral Anson éprouva dans son voyage autour du monde, pour doubler le cap de *Horn* : elle trouvera probablement les mêmes temps qu'a éprouvés dans le siècle actuel, dans les mêmes parages, l'expédition de THUROT.

Telle fut la route donnée à l'armée d'Espagne, par les ordres de Philippe II ; & c'est précisément en suivant un semblable projet & cette même marche, qu'elle éprouva une défaite complette.

Combats de mer avec les Hollandais.

On trouve peu d'inſtruction ſur les progrès ou le perfectionnement de la tactique navale, dans les relations de tous les combats qui ont eu lieu ſur mer, entre nous & les Hollandais, même juſqu'à cent ans après la flotte invincible d'Eſpagne; quoique, dans ces combats, on ait montré de part & d'autre, un courage & une perſévérance faits pour honorer les deux nations. La ſeule idée que j'aie pu m'en former, eſt celle d'un raſſemblement nombreux de juſqu'à deux cent cinquante ou trois cents vaiſſeaux reſſerrés en petit eſpace dans les mers étroites de la Manche, bornées par les côtes des deux bords, & preſque hors d'état d'évoluer. Ici on voyoit un nombre de vaiſſeaux s'embarraſſant les uns & les autres, ſans ordre, s'abordant par mauvaiſes manœuvres avec leurs ennemis: d'un autre côté, c'étoit un vaiſſeau ſeul & ſéparé de ſon armée, ſans ſecours, entouré d'un nombre de vaiſſeaux ennemis, & faiſant la plus belle & la plus courageuſe réſiſtance. Il a dû néceſſairement réſulter de pareils conflits, pour l'une & pour l'autre nation, beaucoup de ſang répandu & des pertes de vaiſſeaux. Il y a cette eſſentielle différence entre ces combats & la déroute de l'armée d'Eſpagne, qu'ici l'un & l'autre parti avoit ſes propres ports ſous le vent, pour leur fournir un aſyle au beſoin, & d'où ils reſſortoient à volonté, auſſitôt après s'être remis en état.

*Des ſignaux, dont on attribue l'invention au duc d'*YORK*, à la même époque.*

On eſt aſſez généralement d'accord d'attribuer l'invention des ſignaux au duc d'York, vers cette époque; mais cela me paroît abſolument incroyable: il eſt poſſible qu'il les ait perfectionnés; mais l'invention doit en être d'une date beaucoup plus ancienne. En effet, comment pourroit-on ſe figurer que les opérations militaires de terre

ou de mer aient pu jusques-là être dirigées sans le secours des signaux? On ne se persuadera pas aisément que le duc d'York ait beaucoup fait pour réduire l'art des signaux à un système déterminé, si on considère, que, même de nos jours, les amiraux qui prennent le commandement d'une armée navale ou escadre, ont besoin à chaque fois de se composer une nouvelle méthode pour les signaux; & cette obligation est la cause de beaucoup d'inconvéniens. On ne conçoit pas qu'aucune nouvelle méthode de signaux, à quelque simplicité qu'on la réduise, puisse être tout de suite connue de chaque officier dans une escadre ou armée nombreuse, au bout de quelques jours, ou même de quelques semaines. Le système actuel, par lequel on renouvelle continuellement les signaux, est on ne peut pas plus mal concerté, sur-tout lorsqu'au moment de la sortie du port, ou quelques heures après, on est dans le cas de se trouver en présence de l'ennemi.

De l'institution navale.

L'institution qui fut établie alors sur l'art nautique, pour ranger les vaisseaux en ligne de bataille, eut son principe dans les combats avec les Hollandais, dont il a été précédemment fait mention: elle avoit pour but de régler la marche des armées navales combattant dans des mers resserrées: mais si l'art nautique (ainsi qu'on l'a déja dit dans l'introduction de la première partie) étoit alors peu capable de fournir des moyens pour amener au combat une armée ennemie qui cherchoit à éviter la rencontre dans un grand espace de mer, il n'a pas mieux servi à nous procurer la connoissance des événemens maritimes. On a compris si peu de chose au système nautique de ces temps-là, à leurs manœuvres & évolutions d'escadres, que l'historien David Hume, si exact & si intelligent sur tous les autres objets de ses recherches, semble perdre tout espoir d'éclaircir les faits relatifs à la marine, comme on peut en juger par le passage suivant:

« Il y a un certain déſordre qui eſt naturellement attaché » aux combats de mer, plus qu'à toutes les autres opéra- » tions de guerre : ce déſordre naît de l'action précaire & » incertaine des vents, de la marée ; il eſt cauſé par la » fumée & par l'obſcurité, qui couvrent alors tous les ob- » jets. Il n'eſt pas étonnant, d'après cela, de voir toutes » les relations de ces combats, remplies d'incertitudes & » de contradictions, ſur-tout ſi on compare ces relations » avec celles des nations ennemies, qui prennent plaiſir à » exagérer leurs propres avantages, & à atténuer ou à taire » ceux de leurs antagoniſtes. » (*Hiſt. of England.* vol. VII, pag. 507, 8.°, prem. édition 1778.

Il s'eſt écoulé preſque un ſiècle entier entre les temps du combat dont il eſt queſtion, & celui où a été écrite la partie de l'hiſtoire de M. HUME, d'où ce paſſage a été extrait : cet auteur auroit alors été à portée de conſulter les deſcriptions qui ont été données des autres combats, de la baie de *Bantry*, de *Beachy-head*, de *La-hougue* : il pouvoit encore tirer quelques lumières des combats qui ont eu lieu de ſon temps ; celui de *Malaga*, en 1719 ; celui de l'amiral MATHEWS, en 1744 ; & celui de l'amiral BING, en 1756 : il auroit trouvé tous les renſeignemens poſſibles dans les procédures que ces deux derniers combats occaſionnèrent : l'une & l'autre ſont très-volumineuſes, & très-circonſtanciées (1). M. HUME n'eſt cependant point embarraſſé lorſqu'il a une bataille ſur terre à décrire ; mais il a, comme tous les autres hiſtoriens, l'habitude de faire précéder ces deſcriptions d'un long détail de toutes les circonſtances, des poſitions reſpectives des armées combattantes, de l'avantage ou déſavantage du terrein ; de façon qu'avant d'entrer dans le corps de la deſcription, le lecteur ſait déja de quel côté ſera la victoire.

---

(1) M. Mc PHERSON, écrivain plus moderne, dit, en parlant de la bataille de *La-hougue* : « tous les combats de mer ſont tellement confus & dénués de plan, qu'il » eût été juſte, de la part des hiſtoriens, de ne pas jeter, comme ils ont fait, le blâme » ſur la conduite des vainqueurs. »

On connoît d'autres écrivains qui ne ſont pas moins heureux dans les comptes qu'ils rendent des événemens militaires ſur terre; mais qui ne réuſſiſſent pas mieux que HUME dans les tableaux qu'ils nous font des opérations de guerre maritime: ils citent l'agilité des vaiſſeaux; ils parlent des héros qui pénètrent avec ardeur à travers les eſcadrons de l'ennemi, qui s'élancent au combat, qui ſe préſentent corps à corps au danger, percent la foule des ennemis, &c. Toutes ces expreſſions ne ſont applicables qu'aux opérations militaires de terre: elles pouvoient ne pas être impropres dans le temps ou les galères étoient, comme autrefois, pouſſées en avant dans toutes les directions par l'action des rames, à la volonté de ceux qui les commandoient: mais ces phraſes ne ſont plus convenables lorſqu'on parle des mouvemens & des évolutions des vaiſſeaux de notre ſiècle, qui étant beaucoup plus lourds, ne peuvent être mûs que par l'effort des voiles, & qui, comme de pures machines, ſont bornés dans leurs mouvemens qui ne dépendent plus que de l'effet du vent.

Ce n'eſt donc pas aux hiſtoriens que nous devons nous en prendre, quand nous nous plaignons de cette confuſion dans les idées, de l'uſage impropre de ces expreſſions & du manque de connoiſſances certaines ſur les détails & les circonſtances de ces combats: les hiſtoriens n'ont fait en cela que ſuivre l'eſprit des deſcriptions qui leur ſont tombées entre les mains.

La cauſe en ſeroit-elle donc dans l'orgueil des commandans, dans leur deſir d'exagérer & de vanter leurs propres exploits? Non, il ne faut en accuſer que l'état où étoient naturellement les choſes dans les temps dont on parle: on doit penſer que des changemens auſſi marquants, dans les moyens de la marine, que ceux dont on a fait ci-devant quelqu'énumération, ont dû cauſer un grand dérangement dans la manière de raiſonner & d'écrire ſur cette matière; au point qu'on ne s'eſt pas encore formé un ſyſtême ni des principes de conduite qui ſoient analogues à de telles nouveautés.

TROISIÈME PÉRIODE.

Je commence cette troisième période vers l'année 1740, & je la termine avec l'année 1781 : elle sera remarquable par toutes les batailles navales, sur les détails & les circonstances desquelles j'ai pu obtenir des notions authentiques & des connoissances exactes, qui puissent m'autoriser à en donner les plans & des descriptions un peu satisfaisantes.

Mais, avant d'entrer plus avant dans cette matière, il devient nécessaire de la faire précéder de quelques principes généraux.

Principes généraux.

Premier Principe. Si un général de mer dispose ses forces de manière qu'aucune partie ou division de son armée ne puisse être attaquée, sans que le reste, ou du moins une partie de l'armée, ne soit prête à lui porter secours ; il a pourvu par là, non seulement aux moyens d'éloigner une défaite ; mais même il a fait un premier pas vers la victoire.

Deuxième Principe. Si un général de mer conduit ses forces & attaque une division séparée de son ennemi, avec une grande supériorité, & de manière à ce que la division attaquée ne puisse être soutenue ; il a non-seulement dans ce cas fait le premier pas vers la victoire, mais encore il s'assure d'une retraite, si elle lui devenoit nécessaire.

Troisième Principe. En prenant le contre-pied de la position exposée au premier principe ; si un général de mer a disposé ses forces, de manière qu'une partie ou division de son armée puisse être attaquée par un ennemi supérieur en forces, sans que le reste de l'armée, ni aucune partie du reste de son armée, ait les moyens de lui porter secours, ce général sera battu.

Quatrième Principe. Prenons de même le contre-pied de la position exposée au deuxième principe ; si un général de mer attaque son ennemi & dispose ses forces, de manière que

que quelque partie ou diviſion de ſon armée ne puiſſe pas être facilement ſecourue, & puiſſe ſe trouver expoſée à l'ennemi ſupérieur en forces, & à recevoir plus de boulets qu'elle n'en peut rendre, un tel général ſera néceſſairement mis en déroute.

Il n'eſt perſonne qui ne convienne, que ces principes ſont applicables aux opérations de la guerre maritime, comme à celles de la guerre de terre. C'eſt d'après ces principes que l'on doit juger les raiſonnemens qui vont ſuivre, ſur la méthode qui a été ſuivie par les modernes dans leurs opérations navales; c'eſt par ces principes que l'on doit apprécier les moyens d'attaque qui ont été propoſés; & c'eſt à l'ignorance ou à l'oubli de ces mêmes principes que l'on doit attribuer le manque d'inſtructions ſur cette partie, qui caractériſe la période précédente.

Des manœuvres & évolutions des vaiſſeaux, ou des eſcadres ennemies, en préſence.

Les vaiſſeaux ne ſont plus, comme autrefois, conduits par la volonté & la force des hommes qui ſont dans leur intérieur, & qui, à l'aide des avirons, les font avancer dans tous les ſens, même directement contre les vents & les courans; comme feroient des êtres raiſonnables ſe mouvant de leur propre gré. A préſent les vaiſſeaux & les armées navales n'ont plus de moyens de s'avancer à travers le fluide, que par l'impulſion du vent ſur les voiles: mais on peut les conſidérer comme des machines dont les mouvemens, la marche, les évolutions ſont réglés par les loix de la mécanique & ſoumis à des principes connus. Leur principale puiſſance étant le vent, qui affecte également & dans le même ſens un nombre de vaiſſeaux à la fois; il en réſulte que, lorſque deux eſcadres ennemies ſont en préſence, les manœuvres & les évolutions des divers vaiſſeaux, ou raſſemblemens de vaiſſeaux en corps d'armée, ont entr'eux de la réciprocité, des règles & des rapports.

Les vaiſſeaux, & même les armées navales tout entières,

réciproquement ennemis & en préſence, avec le même vent, ſont en même temps, & également influencés par ce même moteur : & ſi nous conſidérons la mer comme une ſurface plane, fig. 20, planche XXVII, le vent, au point *A*, agiſſant également ſur les deux armées ennemies *B* & *F*; on pourroit encore pouſſer la ſuppoſition juſqu'à les comparer à deux corps qui ſeroient ſuſpendus ou attachés à un même pendule *DDD*, tenu au point *A*.

Ainſi, d'après le rapport qui exiſte néceſſairement entre deux eſcadres ennemies manœuvrant en préſence, & dont l'une eſt au vent de l'autre, comme elles dépendent, dans leurs manœuvres & évolutions, du même vent, il y aura toujours une grande ſimilitude entre leurs mouvemens reſpectifs.

La ſurface de la mer peut être conſidérée comme un champ de bataille, diſposé pour livrer à l'inſtant un combat, ſans obſtacles ni empêchement : les armées navales ennemies n'y ont ni collines, ni ravins, ni forêts, ni rivières, qui arrêtent ou retardent leur marche, ou interceptent la vue : il n'y a pas lieu à embuſcades ni à tous les ſtratagêmes & ruſes de guerre qu'on peut employer ſur terre. Les deux armées combattantes étant formées en ligne, chaque vaiſſeau en particulier, & tous ceux de ſa ligne, ſont mûs par le même vent, dans le même temps, par les mêmes règles de mécanique ; leurs mouvemens & évolutions ſont bornés aux mêmes moyens à tous égards, pour les uns comme pour les autres : ne ſembleroit-il pas naturel de déduire de cet état de choſes, que les opérations maritimes devroient être plus claires, plus aiſées à comprendre, & à décrire dans tous leurs détails & leurs circonſtances, que les combats par terre?

Une armée navale ſur la ſurface de l'Océan, ſe tenant en ligne ſur la défenſive, & ſe préparant à recevoir l'attaque d'un ennemi qui vient ſur elle avec l'avantage du vent, comme il a été d'uſage dans ces derniers temps, peut être comparée à une armée de terre très-avantageuſement ſituée, ſoutenue par un grand nombre de batteries de canons, & qu'il eſt impoſſible d'entamer en l'attaquant de front.

Si l'armée ſous le vent tente une telle attaque, chaque

Digitized by Google

vaiſſeau comparé à un bataillon ſéparé, ou à une lègion de cavalerie, peut, après avoir donné ſon feu, ſe retirer ſous le vent & à l'abri de l'un de ſes matelots d'avant ou d'arrière : il peut, en reprenant une nouvelle poſition dans la ligne, donner ainſi ſur l'ennemi à pluſieurs repriſes. Un tel moyen préſenteroit d'abord quelque apparence d'avantage ; mais l'armée qui dirigeroit ainſi ſon attaque, ſeroit maltraitée, chacun de ſes vaiſſeaux en particulier ſeroit déſemparé, & mis hors d'état de continuer à ſuivre l'ennemi.

Application des idées qui précèdent, aux combats de mer qui ont eu lieu pendant cette période de l'hiſtoire de la Tactique navale.

Le premier combat naval qui a eu lieu dans cette troiſième période de l'hiſtoire de la tactique navale, eſt celui de l'amiral MATTHEWS en l'année 1744 : c'eſt également le premier combat dont nous ayions pu nous procurer des deſcriptions détaillées, authentiques & ſatisfaiſantes : c'eſt auſſi le premier à examiner, pour faire l'application des principes qui ont été expoſés ci-deſſus.

Application des principes précédens à la conduite tenue par l'amiral MATTHEWS, comme donnant l'attaque.

D'après le deuxième principe, un général de mer qui dirige ſes forces de manière à attaquer avec une grande ſupériorité une partie ou diviſion de l'armée ennemie, qui ſe trouve ſituée de maniere à ne pouvoir être ſecourue par les ſiens, ce général a fait le premier pas pour obtenir la victoire.

La poſition de l'armée de l'amiral MATTHEWS avant le combat, étoit telle, ſes forces étoient diſpoſées de manière, que s'il les avoit portées en avant, & ſi les vaiſſeaux qui avançoient, avoient été convenablement ſoutenus, il

auroit pu attaquer avec une ſi grande ſupériorité de moyens, qu'il eſt hors de doute que toute l'armée eſpagnole eût été miſe en déroute; leur amiral ayant eu, dans ce combat, les vaiſſeaux en arrière de lui, ou ſon arrière-garde ſéparée du corps de bataille & de l'avant-garde de l'armée combinée.

Mais ſi nous conſidérons cette attaque ſous un autre point de vue, celui du quatrième principe; nous verrons que l'amiral MATTHEWS ayant fait arriver, comme il fit, ſon vaiſſeau le Namur & ſes deux matelots le Norfolk & le Marlborough, il expoſa ces trois vaiſſeaux à une canonnade malheureuſement beaucoup plus forte que celle qu'il pouvoit rendre; & par ce moyen ces vaiſſeaux furent tellement déſemparés, que ſi les Eſpagnols avoient jugé à propos de faire retraite, comme les Français ont depuis fait bien des fois en pareilles occaſions, l'amiral MATTHEWS n'auroit pu ni les arrêter ni les pourſuivre : voyez la deſcription de ce combat dans la première partie de cet ouvrage, pag 87 & ſuivantes & les fig. 54, 55, 56, 57, & 58, planche XIII.

Application des mêmes principes à la conduite tenue dans ce combat par l'amiral eſpagnol.

Suivant le quatrième principe, l'amiral eſpagnol ayant développé ſon armée ſur une très-grande longueur, étant ſéparé de ſon avant-garde & de ſon corps de bataille, & ayant laiſſé ſa propre diviſion ſans ſoutien, il auroit dû être mis en déroute.

Conſidérons cette conduite ſous un autre point de vue : ſi cet amiral eſpagnol avoit cru pouvoir appliquer à ſa ſituation les principes expoſés ci-deſſus, ou s'il avoit ſu agir comme les Français ont fait depuis en pluſieurs occaſions, il n'auroit pas négligé de profiter de la poſſibilité qu'il avoit de déſemparer l'amiral MATTHEWS, dans le moment où celui-ci arrivoit pour l'attaquer : l'Eſpagnol avoit alors ſur l'amiral anglais la ſupériorité du feu : il auroit dû ne pas ſe tenir

Digitized by Google

patiemment dans l'inaction, & ne pas donner à MATTHEWS le temps de ſe venger en le déſemparant à ſon tour, l'Eſpagnol étoit alors intact & ſans avaries : il auroit pu pour le moment retirer ſes vaiſſeaux du combat; il ſeroit arrivé vent-arrière, pour ſe mettre hors de la portée du canon de ſon ennemi, pour prendre une autre meilleure ſituation, & pour former enſuite une autre ligne de bataille ſous le vent. Voyez §. 17.

Sur le combat de l'amiral BYNG, *pour examiner en quoi les principes précédens peuvent lui être applicables.*

Le combat de l'amiral BYNG a eu lieu douze ans après celui de l'amiral MATTHEWS : les Français y étoient ſeuls contre nous. Le ſyſtême de défenſe qu'ils adoptèrent alors, a été expliqué dans la partie I de cet ouvrage, §. 48, pag. 34, où l'on traite du combat de l'amiral BYNG. Quoique ce ſyſtême fût en quelque ſorte défectueux, eu égard à la diſpoſition de leurs forces, & d'après le principe 2e, ainſi que je l'ai précédemment démontré (1); cependant, ſi on fait attention à la manière dont l'armée françaiſe fut attaquée par la nôtre, on verra que, pour la circonſtance & la poſition particulière où ils ſe trouvoient, les Français ſuivirent la meilleure marche poſſible : ils étoient très en forces, diſpoſés en ligne de combat : ils déſemparèrent non-ſeulement leurs ennemis à meſure qu'ils venoient à eux pour attaquer; mais encore ils ſe retirèrent ſans avoir reçu aucun mal, & ils remplirent complétement leur deſtination, qui étoit la priſe du Fort *S. Philippe*, du port *Mahon*, & la reddition de l'iſle *Minorque*.

Les Français n'ont point dû ce ſuccès au hazard; leur défenſe fut étudiée & prévue : on en ſera convaincu, ſi on conſidère qu'ils ont conſtamment ſuivi la même méthode dans tous les combats, ſans exception, qu'ils ont eu depuis,

(1) Voy. la partie I, pages 99 & ſuivantes, où j'ai propoſé un nouveau ſyſtême d'attaque.

avec nos armées navales, toutes les fois qu'ils ſe ſont trouvés dans la poſition de deſſous le vent, comme ils étoient dans l'affaire de *Minorque*; & que chaque fois leur ſyſtême a été juſtifié par une pareille réuſſite.

Ainſi donc, ſi on admet comme vrai cet état de la queſtion, il s'enſuit que c'eſt le combat de l'amiral BYNG devant *Minorque*, le 20 mai 1756, qui dans les temps modernes, nous offre le premier exemple d'un certain ſyſtême de tactique navale & de conduite des eſcadres.

Quant à la conduite que tint l'amiral BYNG dans cette affaire, relativement à ſa manière de donner l'attaque, & pour en faire application au quatrième principe; ſon avant-garde étoit tellement ſituée dans cette attaque, qu'on ne pouvoit être ſecourue : elle fut expoſée, en avançant ſur l'ennemi, à une canonnade beaucoup plus conſidérable qu'elle ne pouvoit lui en rendre : cette diviſion fut par-là déſemparée & miſe hors d'état de pourſuivre l'ennemi; d'où s'enſuivit l'accompliſſement de ſes deſſeins : d'après cela on ne peut diſconvenir que l'amiral BYNG n'ait eu le deſſous dans cette affaire.

Il paroît avoir employé ce moyen d'attaque dans l'idée de prendre, détruire ou déſemparer la totalité de l'eſcadre ennemie; & ſur cette idée mal-fondée, il choiſit une mauvaiſe ligne d'approche, qui donna à l'ennemi beaucoup d'avantages.

On connoît deux lignes d'approche dans cette manière d'attaquer, avec l'idée de prendre, détruire ou déſemparer la totalité de l'armée ennemie développée en ligne de combat : la première eſt la ligne d'interſection, la ligne de la plus immediate approche, ou la ligne prolongée de vent largue, que l'amiral BYNG a miſe en pratique. L'autre ligne eſt appelée ligne de chaſſe; c'eſt celle que l'amiral POCOCK a employée, deux ans après, dans ſon combat aux Indes orientales, le 29 avril 1758.

On a recueilli cinq exemples de la miſe en pratique de la première de ces lignes : ces exemples, claſſés dans la ſection première, partie première, pages 31 & ſuivantes, ont donné matière à des obſervations où l'on a indiqué & démontré les vices & les inconvéniens de ce ſyſtême de l'attaque donnée par l'armée du vent.

Digitized by Google

On a parlé de la ſeconde de ces lignes, celle de chaſſe, & on en a donné la définition dans la deſcription du combat de l'amiral POCOCK aux Indes orientales. On n'a pas voulu cependant faire entendre qu'il n'y ait pas quelqu'un de ces exemples cités, peut-être même les cinq, qui ne participent en quelque ſorte de l'une & de l'autre de ces lignes : on n'a pas voulu dire non plus, que cette diſtinction doive empêcher de claſſer le combat de l'amiral POCOCK avec les cinq autres : on n'a fait cette différence, que parce que nulle autre occaſion ne s'eſt jamais préſentée, de définir avec la même préciſion cette ligne de chaſſe, que dans la deſcription & les circonſtances du combat de l'amiral POCOCK.

Autres obſervations qui ne ſont applicables qu'à la troiſieme période.

PREMIÈRE OBSERVATION. Dans tous les combats qui diſtinguent cette troiſième période, l'ennemi n'a pas une ſeule fois tenté de commencer ou de donner l'attaque, ſoit qu'il ſe ſoit trouvé dans la poſition du vent, ou dans celle de ſous le vent.

DEUXIÈME OBSERVATION. Pendant toute cette période, on a pu remarquer, dans les écrivains qui en ont parlé, l'intention marquée d'exagérer le mérite des vaiſſeaux de notre ennemi, comparés aux nôtres quant à la marche : & encore preſque toujours on trouve chez eux le deſſein auſſi injuſte que pernicieux de déprécier les marins anglais.

Un écrivain connu, qui n'eſt pas du métier (le Dr ADAM SMITH, auteur de l'ouvrage intitulé : *De la richeſſe des nations*) eut occaſion de lire ce qui précède de ces recherches ſur la Marine, dans le commencement de cette impreſſion : il me fit cette obſervation : « Je n'ai qu'un ſeul motif d'avoir quelque » doute ſur la bonté de votre ſyſtême ; c'eſt que les effets en » ſont ſi évidemment avantageux, qu'il paroît ſurprenant que » les mêmes idées ne ſoient pas venues plutôt aux hommes du » métier ».

Après tout ce qui a été dit précédemment, il me ſuffira de répondre à cela; que ſans doute il y a eu faute de quelque côté : car ſi on fait attention à tous les exemples qui ont été cités du temps de cette dernière période, ſi on réfléchit aux effets conſtans qui ont réſulté par-tout de la conduite que l'on tenoit alors, nous avons droit de conclure que ces effets ne doivent pas être attribués aux hazards de la guerre : ſi cela étoit, on auroit vu par malheur quelque vaiſſeau, pris ou coulé bas, ou bien ſauté en l'air, accidents qu'on a vu arriver fréquemment, infailliblement même, dans les combats de mer connus, qui ont eu lieu pendant la première période de l'hiſtoire de la tactique navale.

Fin de la troiſième partie.

ESSAI

Digitized by Google

ESSAI

DE

TACTIQUE NAVALE.

QUATRIÈME PARTIE.

AVANT-PROPOS.

La quatrième partie de cet ouvrage commence avec l'année 1782, qui fut la dernière de la guerre des États-Unis d'Amérique, pendant laquelle guerre on vit éclorre une ſuite d'évènemens des plus intéreſſans, & dans leſquels de grands talens furent déployés & de grands efforts furent faits dans l'art nautique. La tournure heureuſe que prirent dans ce même temps les affaires de notre marine, & les étonnans exploits qui la ſignalèrent alors, placent convenablement à cette époque intéreſſante, le commencement d'une quatrième période dans l'hiſtoire de la Tactique navale.

Cette partie du préſent ouvrage ne paſſera pas les bornes temporaires que je m'étois originairement fixées, & je n'y ferai aucune mention des brillans exploits qui ont eu lieu récemment pendant la préſente guerre (entr'autres le combat de l'amiral Howe, du premier juin 1796; celui de l'amiral St.-Vincent, du 14 février 1797); quoique cer-

tainement ces victoires glorieuſes méritent de trouver une place diſtinguée dans les recherches d'un traité de Tactique navale.

Je ne diſconviendrai pas que lorſque j'ai écrit cette quatrième partie, mes idées ont été exaltées par l'enthouſiaſme qu'a dû naturellement exciter le rare mérite des actions dont on va lire les détails. J'avouerai auſſi que l'évènement naval dont l'examen commence cette partie de l'ouvrage, je veux dire le projet & la tentative de porter ſecours à l'iſle *Saint-Chriſtophe*, eſt le premier de tous les exploits maritimes, dans la deſcription deſquels j'ai éprouvé un vrai plaiſir. Quant aux autres obſervations que j'ai faites, elles ne ſont que l'expreſſion des ſentimens qui animoient le public dans le temps; & actuellement, après un intervalle de 15 ans, je ne vois pas encore de raiſon capable de me perſuader d'y rien changer.

COMBAT de l'amiral SAMUEL HOOD.

Deſcription des affaires qui ont eu lieu entre l'eſcadre anglaiſe ſous le commandement de l'amiral SAMUEL HOOD, *& l'eſcadre françaiſe commandée par M.* DE GRASSE *devant S. Chriſtophe, les 24, 25 & 26 février 1782.*

CE fut quelques mois après la fatale cataſtrophe de l'armée du lord CORNWALLIS, à *York-Town*, ſur les bords de la rivière de *Cheſapeak*, que l'amiral SAMUEL HOOD, étant à la *Barbade*, reçut la nouvelle qu'un puiſſant armement de France, ſous le commandement de M. DE GRASSE, avoit dirigé une attaque ſur l'iſle *Saint-Chriſtophe* : il appareilla à l'inſtant, pour tenter de ſecourir cette colonie, avec 22 vaiſſeaux de ligne, 5 frégates & 2 goilettes. Ayant reconnu la partie du Sud-Eſt de l'iſle de *Nièves*, à la pointe du jour, le 24 février 1782, il donna ordre à ſon eſcadre de ſe former en ligne de bataille, & ſe détermina à attaquer l'armée ennemie qui conſiſtoit en 33 vaiſſeaux, & qui étoit alors à l'ancre dans la rade de la *Baſſe-terre* de l'iſle *Saint-Chriſtophe*.

Voyez la fig. 21, pl. XXVII, *A*, l'eſcadre anglaiſe faiſant route, en tournant l'iſle de *Nièves*, le matin du 24 février ; *F*, l'armée ennemie, mouillée dans la rade de la *Baſſe-terre*, ayant ſon avant-garde ſort au vent de ſon arrière-garde.

Les inſtructions que l'amiral HOOD avoit données à chacun de ſes vaiſſeaux avant ſon départ de la rade de *Saint-Jean* à *Antigue*, étoient : « Continuer de faire route ſuivant *B B*, juſqu'à ce qu'on ſe trouve par le travers de l'avant-garde ennemie ; lâcher alors tout ſon feu ſur les deux vaiſſeaux de tête de l'ennemi, & virer de bord par la

contre-marche ſuivant la route *C C C*; virer encore & prendre les amures ſur l'autre bord par la même contre-marche pour revenir ſur l'ennemi ; donner de même toute la bordée de chaque vaiſſeau ſur les deux vaiſſeaux de tête de l'ennemi, & répéter cette évolution à pluſieurs repriſes.

L'intention de ces ordres bien concertés étoit de détruire, ou tailler en pièces, ces deux vaiſſeaux de tête, leſquels étant mis hors de combat, on auroit opéré de même ſur les deux ſuivans.

Mais le malheur qui ſurvint par l'abordage du vaiſſeau *l'Alfred* avec *la Nymphe*, le matin, peu après que le ſignal d'exécution de ces ordres eût été fait, occaſionna beaucoup de retard : les ennemis furent prévenus de l'approche de l'amiral HOOD. Craignant les ſuites d'une attaque dans la ſituation où ils ſe trouvoient au mouillage, ils levèrent l'ancre, & prirent le large ſuivant la route *G G* ; & dans cette même-après midi, & toute la nuit du 24 au 25, ils ſe tinrent à 3 ou 4 milles ſous le vent de l'eſcadre anglaiſe, qui étoit toujours ſous la pointe occidentale de l'iſle de *Nièves*.

Extrait de la lettre de l'amiral SAMUEL HOOD *qui rend compte de cette affaire.*

« Nous apperçumes diſtinctement à la pointe du jour, le 25, 33 vaiſſeaux ennemis, dont 29 à 2 batteries, formés en ligne de combat. Je fis mine d'attaquer, ce qui écarta un peu M. DE GRASSE de la terre : voyant alors la poſſibilité d'aller prendre le mouillage qu'il venoit de quitter, je fis route en conſéquence, ſachant bien que c'étoit le ſeul moyen par lequel je puſſe eſpérer de ſecourir l'iſle, s'il étoit poſſible de la ſauver : j'y réuſſis en engageant au combat mon arrière-garde & une partie de mon corps de bataille.

» L'ennemi donna de préférence ſur le vaiſſeau du Commodore AFFLECK ; mais ce vaiſſeau fit un ſi beau feu, & il

fut ſi bien ſoutenu par ſes deux matelots, les vaiſſeaux du capitaine CORNWALLIS & du lord ROBERT MANNERS, que ces vaiſſeaux n'eſſuyèrent que bien peu de pertes & de dommages, & qu'ils garantirent beaucoup les autres vaiſſeaux plus en arrière ; » &c. ....

» Si le ſort de l'iſle *Saint-Chriſtophe* avoit pu dépendre de l'évènement d'un combat, j'aurois attaqué ſans héſiter, ſachant bien ce qu'on peut attendre d'une eſcadre anglaiſe, commandée par des hommes entre leſquels il n'y a d'autre conteſtation que celle qui réſulte de l'empreſſement de tous à être les premiers à ſervir leur roi & leur patrie. C'eût été pour moi le fondement d'une entière confiance, & je me perſuade qu'elle n'eût pas été trompée.

» Je fis mouiller l'eſcadre du roi d'Angleterre en ligne ſerrée. Le lendemain matin, à environ huit heures, je fus attaqué de l'avant à l'arrière de la ligne, par toutes les forces ennemies, au nombre de 29 vaiſſeaux : ce combat dura deux heures, ſans que ma ligne en éprouvât nulle part aucune atteinte ſenſible ; alors les vaiſſeaux français revirèrent & prirent la bordée du large ; l'après-midi ils recommencèrent une ſeconde attaque ſur mon centre & mon arrière-garde, ſans obtenir plus de ſuccès que la première fois. Depuis ce moment M. DE GRASSE ſe tint prudemment à une diſtance hors de portée. Pluſieurs des vaiſſeaux français avoient beaucoup ſouffert. »

Deſcription de cette affaire.

Voyez la fig. 22, pl. XXVIII, l'eſcadre anglaiſe *A*, ſous le commandement de l'amiral SAMUEL HOOD, par le travers de l'extrémité Nord Oueſt de l'iſle de *Nièves*, le matin du 25 février, à la pointe du jour : ſon deſſein eſt de prendre le mouillage que M. DE GRASSE vient de quitter ; mais en même temps il cherche à leurrer ce commandant, en faiſant mine de l'attaquer.

B, l'avant-garde de l'eſcadre anglaiſe déja mouillée ſous

Green-point ou le *Cap-Verd*, en ligne ſerrée, avec emboſſures, pour pouvoir s'entraverſer ſur l'ennemi, en cas qu'il voulût tenter de les attaquer.

C, l'arrière-garde de l'eſcadre anglaiſe aux ordres du commodore AFFLECK, avec une partie du corps de bataille, ſoutenant le choc d'une attaque de la part de l'ennemi, pendant que l'eſcadre cherche le mouillage.

F, les vaiſſeaux français canonnant, mais d'aſſez loin pour n'avoir pu aucunement empêcher l'eſcadre anglaiſe de prendre le mouillage.

L'eſcadre anglaiſe étant mouillée, alors l'armée françaiſe vira de bord, & prit la bordée au large, ſuivant *G G*.

Pl. 23, fig. XXVIII, le 26, à 6 heures du matin, les vaiſſeaux *l'Alfred*, *le Canada* & *la Réſolution*, reçoivent ordre de changer de mouillage, ayant la veille jeté l'ancre trop loin ſous le vent, & trop près des açores d'un banc (1); ces vaiſſeaux à la voile & dans cette poſition *A*, avoient plus moyens pour s'oppoſer à l'ennemi & pour l'empêcher de doubler l'eſcadre anglaiſe, au moment où, quelques heures après, il voulut lui donner l'attaque.

B, l'eſcadre anglaiſe, dans ſa poſition du matin, compoſée des 19 autres vaiſſeaux mouillés avec emboſſures, afin que tous les vaiſſeaux de cette ligne puſſent, au même inſtant, préſenter le travers à l'ennemi, dans le cas où il viendroit les attaquer.

F, l'armée françaiſe s'avançant à huit heures du matin, pour donner l'attaque avec vingt-neuf vaiſſeaux: après avoir commencé le combat ſur l'avant-garde en *H*, elle prolonge toute la ligne anglaiſe, ſuivant la route exprimée par la ligne ponctuée *I I*; enſuite elle tient le vent vers l'extrémité arrière de la ligne en *K*, *K*, montrant évidemment par là, le deſſein d'enfiler les vaiſſeaux de notre arrière-garde, ou de doubler la ligne vers *A*; mais les trois vaiſſeaux, *l'Alfred*, *le Canada*, & *la Réſolution*, qui ſont ſous voiles

(1) En dehors de ce banc, il n'y a pas de mouillage, y ayant tout de ſuite grand fond.

en *A*, leur font obſtacle, & les décident à arriver ſucceſſivement, & à prendre le large ſuivant la route *L L L*.

M M, l'armée ennemie, ayant couru aſſez au large, pour pouvoir rattraper notre eſcadre, prend enſuite les amures à tribord, & revient une ſeconde fois, dans l'après-midi du même jour, donner l'attaque ſur notre corps de bataille & ſur notre arrière-garde.

N, le *morne Guana*, ou *morne des Lézards*, d'où l'on menace de bombarder l'eſcadre anglaiſe.

O, le *morne Mooring*, où le général PRESCOT eut une eſcarmouche avec le régiment irlandais, au ſervice de France, & où M. DE BOUILLÉ ne jugea pas à propos de l'attaquer.

L'armée ennemie, après cela, tint le large, ne voulant pas tenter une troiſième attaque contre l'amiral HOOD, qui, voyant, au bout de dix ou douze jours, qu'il n'avoit aucun moyen de donner du ſecours à l'iſle *Saint-Chriſtophe*, profita du temps où l'ennemi avoit mouillé devant l'iſle de *Nièves*, fit couper les cables, & prenant la route par le côté du Nord de l'iſle *Saint-Chriſtophe* & de *Sambriro*, s'éloigna, faiſant route au Nord.

Obſervations ſur cette affaire.

Cette affaire eſt ſi ſingulière & d'un genre ſi nouveau, les conſéquences qu'elle a eues, ſont d'une telle importance, que je ne veux pas la quitter, avant de l'avoir complettement diſcutée : & pour le faire avec une grande impartialité, il faut commencer par établir les faits dans la plus grande ſimplicité.

Sur la nouvelle du ſiége de *Saint-Chriſtophe*, & de l'armée françaiſe de 33 vaiſſeaux, mouillée dans la rade de la *Baſſe-terre*, pour ſoutenir cette puiſſante attaque, l'amiral HOOD, quoiqu'avec des forces très-inférieures, puiſqu'il n'avoit que 22 vaiſſeaux de ligne, ſe détermine à aller attaquer les Français dans cette ſituation.

Les Français, inſtruits de ſon intention avant ſon arrivée,

& craignant que leur position au mouillage, ne leur fût désavantageuse, la quittèrent & appareillèrent vers le large.

L'amiral Hood, ainsi trompé dans son projet d'attaquer, mais bien assuré que le seul moyen qui pût lui faire espérer de sauver l'isle *Saint-Christophe*, étoit d'établir & de protéger une communication avec cette colonie, il fit un de ces coups hardis d'évolutions maritimes, qui n'avoit peut-être jamais été tenté avant lui. Il a eu la témérité, en présence d'un ennemi très-supérieur en forces, & pendant le temps qu'il en recevoit une vive attaque, de venir mouiller au même poste que celui-ci venoit de quitter, parce qu'il n'avoit pas cru la place tenable, malgré sa supériorité.

Une escadre très-inférieure en forces, ayant ainsi obligé son ennemi de quitter le mouillage, vient hardiment prendre sa place : l'ennemi voulant tâcher d'effacer la honte de ce double échec, cherche à son tour à donner l'attaque : mais cette attaque est si mal dirigée, ou soutenue si foiblement, qu'après deux tentatives infructueuses, se sentant hors d'état d'y réussir, il quitte la partie, & laisse patiemment l'amiral anglais, douze jours tranquille au mouillage, sans plus oser tenter de l'en déranger.

On ne voit pas ici, comme dans tous les autres exemples qu'on a précédemment cités, qu'il soit arrivé aucun accident sur lequel on puisse rejeter la cause du manque de réussite : on ne peut même trouver l'ombre d'une excuse, ni du côté des vents, ni de la marée, ni dans l'incendie de quelques vaisseaux : on ne cite seulement pas la perte d'un mât ni d'une vergue ; rien n'a pu obliger cet ennemi de quitter son poste au mouillage ; après avoir cédé la place à une escadre aussi inférieure en nombre, rien n'auroit pu l'empêcher, avec ses forces supérieures, de la maîtriser au mouillage où elle s'étoit établie à demeure, & où elle lui a laissé, pendant douze jours de suite, la faculté d'attaquer.

Du côté des Anglais, on y voit le projet hardi, mais concerté avec prudence, d'attaquer des forces supérieures aux leurs, comme de trois contre deux, projet qui n'a manqué d'exécution, que parce que l'ennemi a tout fait pour éviter

éviter l'attaque. Enſuite ce premier projet n'ayant pas pu s'effectuer, nous les voyons en former un ſecond encore plus hardi : nous les voyons braver toutes les règles juſques-là connues : ils viennent chercher un mouillage, & y réuſſiſſent en préſence d'une armée ennemie, très-ſupérieure en forces, qui les combat, & fait tous ſes efforts pour mettre empêchement à leurs deſſeins. Nous les voyons après cela ſi ſavamment diſpoſés au mouillage, que malgré deux attaques ſucceſſives qu'ils eſſuient dans le même jour, ils n'éprouvent preſque aucune avarie, quoique l'ennemi ait eu ſur eux toute ſorte d'avantages.

Enfin, pour ne laiſſer aucun doute à la ſupériorité complette de l'adreſſe des marins anglais, nous les voyons conſerver ſans difficulté ce mouillage, que leur ennemi n'avoit pas cru tenable ; nous les voyons entretenir, pendant douze jours ſans interruption, la communication avec la terre, & y envoyer des ſecours.

On a pu voir dans les temps plus anciens & même plus héroïques de la marine, une eſcadre, dans une occaſion iſolée, montrer avec un heureux ſuccès le courage dans l'attaque, comme à *Cadix*, à *Vigo*, &c. : on a vu d'autres fois une eſcadre, réunir la conſtance & les talens pour réſiſter à une attaque, comme dans l'affaire des Dunes, ſous le commandement de BLAKE ; mais il ne s'étoit jamais préſenté de circonſtance dans la marine, où une ſeule & même eſcadre eût forcé auſſi heureuſement & auſſi complétement, ſes ennemis à reconnoître ſa ſupériorité de moyens & de talens maritimes, de bravoure & de perſévérance dans l'un & dans l'autre cas de l'attaque & de la défenſe, comme a fait l'amiral SAMUEL HOOD, dans cette affaire de *Saint-Chriſtophe*.

Comme il eſt certain que la conduite totalement oppoſée, tenue par les deux eſcadres anglaiſe & françaiſe, dans cette occaſion, a été exactement décrite ; on peut, d'après cela, ſe faire une idée de la ſenſation que dut cauſer dans toute la nation, la nouvelle de cette affaire, ſi on conſidère que, quelques mois auparavant, le découragement étoit général.

Il eſt poſſible que ceux qui cherchent à déprécier cet évènement, ou à en diminuer l'importance, diſent que l'ennemi,

bien assuré de sa supériorité décidée dans les Antilles, avoit cru inutile de prendre les précautions ordinaires, & étoit venu au mouillage en désordre; mais que dans cet état de désordre, surpris par une escadre ennemie, il avoit agi avec prudence en n'attendant pas au mouillage, l'attaque de cet ennemi, quoique fort inférieur en forces; & qu'en conséquence ils avoient bien fait d'appareiller. Ou bien, ils pourront dire, que le général français, instruit de l'approche de l'escadre anglaise, inférieure en forces, avoit appareillé avec le projet de lui ôter tous les moyens de faire retraite: ou bien encore, ils diront que, bien certains de conserver jusqu'à la fin de la guerre, dans ces parages, la supériorité de forces navales sur les Anglais, & sachant que rien ne pouvoit s'effectuer de la part de l'escadre anglaise, pour retarder ou empêcher la prise de l'isle *Saint-Christophe*, les Français s'étoient conduits ainsi, pour ne rien laisser au hasard.

Mais tout ceci ne prouve autre chose, que l'infériorité de talens maritimes chez les Français, ou leur résolution de se battre en éludant dans cette occasion, comme ils ont fait dans toutes les autres: cette réflexion est faite pour élever l'ame & le courage des marins anglais, & pour déprimer la confiance de l'ennemi.

Il est vrai qu'on a fait cette question: Pourquoi cette escadre n'a-t-elle pas tenu le large? Vingt-deux beaux vaisseaux doublés en cuivre, qui la composoient, auroient été suffisans, pour tenir tête au général DE GRASSE, quoique ses vaisseaux fussent en grand nombre. On ne se permettra sur ce point aucune opinion; mais on peut juger, d'après toute cette conduite, & d'après la bonne contenance de notre escadre, qui a pendant si longtemps pu maintenir son poste en présence d'un ennemi aussi supérieur, qu'elle auroit pu obtenir de bien brillans succès, si elle avoit été dans le temps conduite dans la rivière de *Chésapeak*, pour secourir le lord CORNWALLIS, au lieu de l'avoir, quelques mois auparavant, c'est-à-dire le 5 septembre 1781, employée inutilement & sans fruit, à vouloir forcer l'ennemi au combat, d'où sont résultées ensuite des conséquences si funestes.

Digitized by Google

COMBAT de l'amiral RODNEY avec M. DE GRASSE, du 12 avril 1782.

Réflexions préliminaires.

C'eſt avec le plus grand plaiſir, que je me vois également à même de donner une deſcription exacte, & avec tout le développement néceſſaire, de cet illuſtre combat de l'amiral GEORGE BRIDGES RODNEY, du 12 avril 1782. Pour donner une entière confiance dans la vérité de cette deſcription, il me ſuffira d'annoncer qu'outre les lettres de RODNEY à l'amirauté, nous avons le témoignage du feu lord CRANSTOUN, l'un des capitaines du vaiſſeau amiral, *le Formidable.* Cet officier, très-inſtruit & expérimenté, fut le premier qui prit poſſeſſion de *la ville de Paris*, vaiſſeau de l'amiral DE GRASSE; ce fut lui qui fut porteur des dépêches envoyées à cette occaſion à *Londres*, par l'amiral RODNEY : il me fit l'honneur de me chercher, de me procurer un nombre d'explications ſur ce combat, & même c'eſt à lui que je dois la plus grande partie de cette deſcription. Le lord RODNEY lui-même en a rendu compte dans une lettre particulière, datée du 24 juin 1789, à l'occaſion de l'hiſtorique de tous les événemens de ſa campagne de 1782 : on y trouve ce combat du 12 avril.

Extrait de la gazette de Londres.

Au bureau de l'amirauté, le 18 mai 1782.

Le lord CRANSTOUN, l'un des capitaines du vaiſſeau de ſa majeſté, *le Formidable ;* & BYRON, capitaine de *l'Andromaque*, ſont arrivés ce matin, avec des dépêches pour

M. STEPHENS, de la part de l'amiral RODNEY, commandant en chef les forces navales d'Angleterre, aux îſles ſous le Vent, dont voici le contenu :

A bord du Formidable, le 14 avril 1782.

Il a plu à la divine Providence d'accorder aux armes de S. M. une victoire des plus complettes, ſur l'armée navale de ſes ennemis, commandée par M. DE GRASSE, qui eſt lui-même pris ſur *la Ville de Paris*, avec quatre autres vaiſſeaux de ſon armée ; & en outre, il y en a eu un de coulé bas dans le combat. Ce ſuccès important a été obtenu le 12 de ce mois, après un combat qui a duré, avec une rage continue, depuis ſept heures du matin juſqu'à ſix heures & demie du ſoir, que le coucher du ſoleil a mis fin à la bataille.

Les deux armées ont beaucoup ſouffert ; mais c'eſt avec la plus grande ſatisfaction que j'aſſure les lords commiſſaires de l'amirauté, que, quoique l'armée anglaiſe ait eſſuyé beaucoup d'avaries dans ſes mâts, ſes voiles, ſon gréement & les corps des vaiſſeaux, cependant la perte d'hommes a été petite, vu la longue durée du combat & ſa vivacité, combat à l'iſſue duquel l'une & l'autre armée regardoit l'honneur de ſon pays comme eſſentiellement attaché. J'eſpère que les ſecours conſidérables de munitions navales qui ſont arrivées aux iſles depuis peu, mettront à même de réparer bientôt tous nos dommages.

La conduite courageuſe des officiers & des équipages de l'armée, que j'ai l'honneur de commander, leur mérite à jamais l'attachement & la reconnoiſſance de tous ceux qui aiment leur roi & leur patrie. Je dois les plus grands éloges à la conduite diſtinguée de mon ſecond dans le commandement, l'amiral SAMUEL HOOD, qui, dans l'un & l'autre combat, s'eſt comporté avec un zèle & une activité ſupérieurs. Le troiſième commandant, le contre-amiral DRAKE, ne mérite pas moins d'être loué : c'eſt lui qui, avec ſa diviſion, étoit à la tête & a commencé le combat du 12. Je ne dois pas moins d'éloges à la manière courageuſe dont le commandant AFFLECK a conduit au combat le corps de

bataille. Mon capitaine de pavillon DOUGLAS, mérite au-delà de toute expreſſion : ſon activité non interrompue & ſon zèle ſoutenu m'ont infiniment aidé dans les fatigues inévitables d'une pareille journée. En un mot, les paroles me manquent pour vous exprimer combien je ſuis pénétré de l'excellente conduite & du mérite de tous les capitaines, de tous les officiers & des équipages, qui, par leurs efforts courageux, ont concouru à obtenir cette glorieuſe victoire. Toute l'armée de terre de l'ennemi, conſiſtant en 5,500 hommes, étoit à bord de leurs vaiſſeaux de guerre : ils doivent avoir eſſuyé une perte prodigieuſe en hommes ; car pendant la plus grande partie du combat, tous les canons portoient. Les lords commiſſaires jugeront du ravage qui a eu lieu, en leur diſant que *le Formidable* a tiré près de quatre-vingt bordées.

J'ai l'honneur de vous adreſſer ci-joint, les liſtes des vaiſſeaux des deux armées, anglaiſe & françaiſe, avec l'état des morts & des bleſſés, & des avaries ſurvenues à l'armée anglaiſe.

Ces dépêches vous ſeront remiſes par le lord CRANSTOUN, qui a ſervi dans les deux affaires en qualité de l'un des capitaines du *Formidable* : je dois beaucoup à ſa conduite brave & diſtinguée. Je m'en rapporte à lui pour donner aux lords commiſſaires tous les renſeignemens de détail qu'ils pourront deſirer ſur la totalité de cet événement, ſur lequel il eſt parfaitement inſtruit : puiſſe le pavillon britannique, fleurir à jamais dans toutes les parties du globe ! c'eſt le vœu le plus ardent de celui qui a l'honneur d'être, avec la plus reſpectueuſe conſidération, votre, &c. G. B. RODNEY.

Extrait d'une lettre de l'amiral G. B. RODNEY, à M. STEPHENS, ſecrétaire de l'amirauté.

A bord du Formidable en mer, le 14 avril 1782.

J'ai l'honneur de vous rendre compte, que j'eus avis le 5 avril, que les ennemis embarquoient des troupes à bord de leurs vaiſſeaux de guerre : j'en conclus que leur projet

étoit de mettre très-inceſſamment à la voile. Le capitaine BYRON, officier actif, zélé & intelligent, ſurveilla leurs mouvemens avec une telle attention, ſur la frégate *l'Andromaque*, que le 8 de ce mois, à la pointe du jour, il me fit ſignal que l'armée ennemie avoit appareillé, & faiſoit route vers le Nord-Oueſt. Je fis auſſitôt ſignal d'appareiller; & ayant examiné, en paſſant la baie du *Fort-Royal* & la rade de *Saint-Pierre*, & m'être aſſuré qu'il n'y reſtoit aucun des vaiſſeaux ennemis, je donnai le ſignal pour une chaſſe générale. Avant la pointe du jour, le lendemain matin, j'atteignis l'ennemi ſous la terre de l'iſle *Dominique*: là les deux armées reſtèrent quelque temps en calme.

L'ennemi fut le premier à avoir le vent, & fit route vers la *Guadeloupe*. Mon avant-garde, ſous le commandement du brave contre-amiral SAMUEL HOOD, reçut le vent enſuite, & leur donna chaſſe. A neuf heures, l'ennemi commença à canonner mon avant-garde, qui le lui rendit avec beaucoup de vivacité. Les vents, qui ne faiſoient que jouer ſous la terre de la *Dominique*, ne permirent qu'à une partie de la diviſion du centre de prendre part au combat avec l'arrière-garde de l'ennemi, vers onze heures & demie; & ce ne fut même alors, que mon ſerre-file put ſe trouver à portée de combattre.

Les lords commiſſaires ſe peindront aiſément le chagrin qu'éprouvèrent les ſeize braves capitaines des vaiſſeaux les plus en arrière de la ligne, qui, retenus par le calme & les petits vents ſous la *Dominique*, ne purent abſolument joindre, & reſtèrent ſimples ſpectateurs du combat. La canonnade de l'ennemi ceſſa à l'approche de mon arrière-garde; mais ce ne fut qu'après avoir fait beaucoup de mal aux vaiſſeaux de mon avant-garde; les vaiſſeaux *le Royal-oak* & *le Montaguë* furent déſemparés, & le brave capitaine BAYNE, du vaiſſeau *l'Alfred*, fut tué, de même qu'un nombre d'officiers & de matelots, conformément au compte qui a été rendu à l'amirauté: mais par la conduite ſoutenue de l'amiral HOOD, & de tous les vaiſſeaux de l'avant-garde, l'ennemi reçut plus de dommages qu'il ne nous en fit. L'armée

reſta en panne pendant la nuit du 9 au 10, pour ſe réparer.

Le 10, on continua de tenir le plus près du vent, à petites voiles : l'armée ennemie fit de même, étant toujours à portée de commencer le combat ſi elle eût voulu ; mais ils prirent beaucoup de ſoins pour l'éviter, & pour m'ôter même la poſſibilité de les y forcer, d'après leur poſition entre *les Saintes* & *la Dominique*. Le 11 avril, l'ennemi ayant gagné conſidérablement dans le vent, & la briſe étant fraîche & bien réglée, je fis ſignal de chaſſe générale au vent, ce qui eut lieu pendant tout le reſte de la journée. Vers le coucher du ſoleil, quelques-uns des vaiſſeaux de la tête de l'armée, s'étoient approchés de l'un des vaiſſeaux de l'ennemi, qui avoit eſſuyé des avaries dans le combat précédent, & ils l'auroient certainement pris, ſi M. DE GRASSE n'étoit pas arrivé, avec toute ſon armée, pour le protéger : ce mouvement l'approcha tellement de nous, que je pus me flatter alors que j'aurois le lendemain les moyens d'engager le combat. Je fis, dans cette intention, le ſignal néceſſaire pour régler la route & la voilure ; je fis route au Sud avec toute l'armée, juſqu'à deux heures après minuit ; alors je virai de bord, & j'eus le bonheur, à la pointe du jour, de me voir toucher de près, à l'accompliſſement de mes vœux les plus ardens, qui étoient de forcer l'ennemi au combat. Je ne perdis pas un inſtant, pour mettre ce deſſein à exécution. L'iſſue a été celle que j'ai eu l'honneur de vous annoncer, dans ma précédente lettre de ce jour : je n'y puis rien ajouter, qu'en vous répétant qu'on ne ſauroit aſſez donner d'éloges à la bravoure & à la conduite diſtinguée des officiers & équipages de l'armée que j'ai eu l'honneur de commander dans cette occaſion.

Signé, G. B. RODNEY.

Description des combats des 9 & 12 avril 1782, entre l'armée anglaise commandée par l'amiral RODNEY, *& l'armée française par M.* DE GRASSE.

Les bâtimens anglais, qui croisoient devant l'ouverture de la baie du *Fort-Royal* de *la Martinique*, firent signal, le 8 avril 1782, que l'armée française étoit à la voile, suivie d'un nombre de vaisseaux de transport. Notre armée appareilla tout de suite, de la baie du gros islot de *Sainte-Lucie*, & nous le suivîmes en faisant route au Nord, sous le vent de la côte occidentale de *la Martinique*: nous eumes bientôt connoissance de quelques-uns de leurs vaisseaux de guerre. On continua la chasse toute la nuit suivante, avec toutes les voiles qu'on put porter, se dirigeant par la vue des signaux de l'ennemi.

Les vents étoient au Nord-Est $\frac{1}{4}$ Est, bonne brise. A deux heures du matin, *le Vaillant*, qui étoit le plus au vent, découvrit l'ennemi sous la côte du Nord de *la Dominique*: à trois heures, notre armée eut ordre de mettre en panne: l'ennemi alors faisoit route à-peu-près au Nord.

L'armée anglaise *A* (voyez la fig. 24, pl. XXIX) à deux heures du matin, le 9 avril, découvrant une partie de l'armée française *F*, sous le vent de la côte septentrionale de *la Dominique*. A trois heures, elle mit en panne; à cinq heures & demie, on fit signal de se préparer au combat, & de former la ligne à deux encablures de distance d'un vaisseau à l'autre, & de faire route ensemble & serrés.

G, l'armée française, à cinq heures du matin, serrant le vent, tribord amures, dans le canal qui sépare les isles de *la Dominique* & de *la Guadeloupe*, où ils avoient alors une bonne brise.

H, l'un des vaisseaux ennemis, qui étoit alors tombé si fort sous le vent qu'il auroit infailliblement été pris, si le vent ne nous eût pas manqué, tandis que ce vaisseau eut l'avantage d'un vent frais, qui le mit à même de regagner son poste.

Fig.

Fig. 25, pl. XXIX, l'avant-garde anglaiſe *A*, ayant enfin reçu la briſe, ſe rallie avec le corps de bataille, toujours avec les amures à tribord : à neuf heures, ils furent canonnés de loin, & cette canonnade dura une heure de la part de tous les vaiſſeaux ennemis qui purent être à portée de les atteindre. *B*, le corps de bataille & l'arrière-garde reſtant immobiles & en calme, ſous le vent de l'iſle *Dominique*.

F, l'armée françaiſe, qui n'eſt pas encore entièrement formée en ligne de combat, parce que pluſieurs de ſes vaiſſeaux couroient encore des bords, pour s'élever dans le vent.

Fig. 26, pl. XXIX, le corps de bataille *A*, de l'armée anglaiſe, recevant enfin la briſe, ſe rallie à ſon avant-garde vers midi : alors le combat fut renouvellé après un intervalle de deux heures : mais le vaiſſeau *le Duc*, matelot de l'arrière du *Formidable*, fut le vaiſſeau le plus en arrière de ceux qui prirent part à ce choc : les ſeize autres vaiſſeaux de l'arrière à lui, & l'arrière-garde toute entière, n'ayant pas pu joindre *B*, l'avant-garde anglaiſe.

Le corps de bataille ayant enfin rejoint l'avant-garde ; il y eut une canonnade d'une heure trois-quarts, juſqu'à ce que l'arrière-garde, qui avoit été pendant tout ce temps en calme, au point *C*, commença à ſe rallier & à ſe former auſſi en ligne, au point *D*.

F, l'armée ennemie, qui pendant tout ce temps ſe tint, ſelon ſa coutume, à une telle diſtance, qu'il étoit aiſé de juger que leur projet étoit ſeulement de nous déſemparer : auſſitôt qu'ils virent la jonction des différentes diviſions de l'armée anglaiſe, ils tinrent le vent, après avoir pris ſur l'autre bord, pour s'éloigner de notre avant-garde par la route *H H*.

G, le convoi des vaiſſeaux de tranſport de l'ennemi, forçant de voiles pour s'éloigner au plus près, au vent des Saintes.

Il ne nous parut pas d'abord que l'ennemi eût beaucoup ſouffert ; mais nous vîmes bientôt après un de leurs vaiſſeaux qui nous ſembla fort maltraité ; & nous apprîmes

enſuite qu'ils avoient eu deux de leurs vaiſſeaux incommodés, au point d'être obligés de faire vent arrière pour la *Baſſe-terre* de l'iſle *Guadeloupe*, pour aller s'y réparer : ce qui fut cauſe qu'ils ne ſe trouvèrent pas au ſecond combat qui eut lieu le 12 avril (1).

Nous employâmes la journée du 10 avril à nous réparer, à tenir le vent, & à renverſer l'ordre de l'armée, en changeant les diviſions d'avant-garde & d'arrière-garde, parce que la première avoit ſouffert dans le combat du 9.

Fig. 27, pl. XXX, l'armée anglaiſe *A*, appercevant, le matin du 11, deux vaiſſeaux ennemis déſemparés vers les Saintes, en *G*, leur donne chaſſe juſqu'à la *Baſſe-terre* de *la Guadeloupe* : mais ayant découvert bientôt après deux autres vaiſſeaux très-loin au vent & déſemparés auſſi, en *H*, vers la pointe du Nord de l'iſle de *la Dominique*, on donna l'ordre d'une chaſſe générale. On ne voyoit alors que trois ou quatre vaiſſeaux de toute l'armée françaiſe, & encore du haut des mâts du *Formidable*. Auſſitôt que *l'Agamemnon* & autres vaiſſeaux ſe furent approchés de ces vaiſſeaux déſemparés en *H*, M. DE GRASSE, quoique très-loin au vent, arriva en *F*, pour donner ſecours à ſes deux vaiſſeaux déſemparés. Dans ce moment, *l'Agamemnon* & les vaiſſeaux qui le ſuivoient, avançoient beaucoup dans leur chaſſe ;

---

(1) *Extrait de la relation contenue dans la lettre particulière de* RODNEY, *citée ci-deſſus.*

L'armée anglaiſe rejoignit l'ennemi ſous l'iſle de la Dominique, le 9 avril à deux heures du matin : les deux armées y furent priſes du calme. L'ennemi fut le premier à ſentir le vent & fit route du côté de la Guadeloupe ; l'avant-garde anglaiſe les ſuivit, de même que le corps de bataille, auſſitôt que la briſe leur fut venue.

L'ennemi attaqua l'avant-garde, & il y eut une vive canonnade qui finit auſſi-tôt que l'amiral & les deux vaiſſeaux qui le ſuivoient, eurent rejoint leur avant-garde. Lorſque l'amiral ſe trouva par le travers de *la Ville de Paris*, ce fut en vain qu'il mit le grand hunier ſur le mât pour engager l'amiral français à arriver pour combattre. Il ſe tint toujours hors de portée, & fit voir clairement que ſon projet n'étoit pas de livrer bataille : car ſi telle eût été ſon intention, il en avoit l'occaſion bien favorable, puiſque toute ſon armée avoit l'avantage du vent & qu'elle auroit pu livrer le combat à une moitié ſeulement de l'armée anglaiſe. L'amiral RODNEY avoit préparé le ſignal de virer de bord & de faire route, pour ſon arrière-garde, dont 7 vaiſſeaux étoient reſtés en calme, & conſidérablement de l'arrière. L'ennemi néanmoins ne jugea pas à propos de riſquer l'attaque ; l'arrière-garde ayant eu bientôt après labriſe, elle ſe rallia au corps de bataille.

mais le ſignal fait à tous les chaſſeurs de ſe rallier, ils vinrent reprendre leurs poſtes dans la ligne.

Fig. 28, même planche : l'armée anglaiſe, le 12, à deux heures du matin, ſe trouve en *A*, ayant couru au Sud depuis le point *B*, où elle étoit la veille au ſoir ; elle avoit profité du vent *V*, qui ordinairement dans ces parages, ſe hâle du côté du Nord vers le ſoir. Dans ce moment (c'eſt-à-dire à deux heures), ayant viré & pris la bordée du Nord, on découvrit par le boſſoir de deſſous le vent en *F*, l'armée françaiſe, occupant une certaine largeur. Elle paroiſſoit en déſordre : un de ſes vaiſſeaux étoit droit ſous le vent à elle en *G*, avec ſon beaupré emporté, & ſon mât de miſaine à bas, en travers de ſon gaillard d'avant ; il étoit remorqué par une frégate. Les vents étoient à l'Eſt-Sud-Eſt, en *Z*.

Les vaiſſeaux *le Vaillant* & *le Monarque C*, reçurent alors l'ordre de ſe détacher de l'arrière-garde, & de combattre ce vaiſſeau déſemparé, & la frégate qui lui donnoit la remorque : ce mouvement obligea M. DE GRASSE d'arriver en dépendant vers *H*, pour leur porter ſecours.

D, l'avant-garde anglaiſe, à quatre ou cinq heures du matin, continuant la bordée du Nord, tribord amure, à la tête de l'armée. L'amiral eſtimant alors que le mouvement dont nous venons de parler, auroit aſſez fait tomber M. DE GRASSE ſous le vent, pour le mettre dans l'impoſſibilité d'éviter le combat, il fit ſignal aux vaiſſeaux chaſſeurs *le Vaillant* & *le Monarque*, de reprendre leurs poſtes (2).

(2) *Suite de la relation de* RODNEY.

Nous employâmes les journées du 10 & du 11 avril à tâcher d'engager l'ennemi au combat : le 11, un peu tard dans l'après-midi, il arriva pour porter ſecours à deux de ſes vaiſſeaux qui couroient riſque d'être coupés. Ce mouvement les amena dans la ſituation où notre amiral les déſiroit : il fit à l'inſtant le ſignal de faire voile toute la nuit, ſuivant l'ordre de marche ; d'éteindre tous les feux ; de tenir la bordée du Sud juſqu'à deux heures du matin, & à cette même heure toute l'armée devoit virer de bord ſans aucun ſignal. C'eſt ce qui trompa l'ennemi, qui n'avoit aucune idée que l'armée anglaiſe pût ſe trouver auſſi près de lui à la pointe du jour. On forma la ligne de combat tribord amures, & l'ennemi forma la ſienne babord amures : il fit ſignal de virer de bord ; mais l'approche de l'armée anglaiſe l'empêcha d'exécuter cette évolution : alors l'armée anglaiſe prenant le deſſous du vent, l'amiral fit ſignal de combattre & de ſerrer la ligne.

Les Français s'appercevant de leur ſituation, ſe forment ſur la bordée du Sud babord amures, en *I*, & le vent ayant enſuite, de l'Eſt, Sud-Eſt, adonné preſque à l'Eſt en *Y*, ils conçurent l'eſpoir de reprendre leur diſtance ordinaire de combat, ſur-tout lorsqu'ils virent que leur avant-garde commençait déja à porter au vent de l'armée anglaiſe.

Fig. 29, pl. XXX, l'armée anglaiſe *A*, l'armée françaiſe *F*, dont les vaiſſeaux de tête ont gagné le vent.

A 7 heures & demie du matin, *le Marlborough*, vaiſſeau de tête de l'avant-garde anglaiſe, ayant joint le cinquième vaiſſeau de la ligne ennemie, fut canonné. (3) C'eſt alors que furent hiſſés les ſignaux de combattre de près & de ſerrer la ligne.

Fig. 30, même planche, l'avant-garde *A* de l'armée anglaiſe paſſe lentement le long de la ligne ennemie, de très-près, mais à bords oppoſés, chacun des vaiſſeaux ſe canonnant avec vivacité de part & d'autre, à meſure qu'ils ſe dépaſſent.

F, l'armée ennemie qui a gagné le vent, prolonge de même notre ligne à bords oppoſés.

B, *le Formidable*, vaiſſeau de l'amiral anglais ayant lâché ſa première bordée au cinquième vaiſſeau ennemi, & après avoir enſuite dépaſſé *la Ville de Paris F*, & ſes matelots qui la ſuivoient beaupré ſur poupe, tient le vent & perce à travers la ligne ennemie entre le quatrième & le cinquième vaiſſeau de l'arrière du commandant français DE GRASSE: *le Formidable* eſt ſuivi par les vaiſſeaux *le Namur* & *le Duc*, les deux matelots de l'arrière (4).

---

(3) Il eſt remarquable que ce vaiſſeau *le Marlborough*, ayant joint le cinquième vaiſſeau de la ligne ennemie, fut canonné ſucceſſivement par les 31 vaiſſeaux formant le reſte de cette ligne qu'il prolongea de très près ſous le vent, & que tant dans cette occaſion que dans les autres ſervices qui s'enſuivirent, depuis le 9 juſqu'au 21, il n'eut cependant que trois hommes tués & 16 bleſſés.

(4) *Suite de la relation de* RODNEY.

Le vaiſſeau amiral anglais *le Formidable* atteignit le quatrième vaiſſeau de tête de l'ennemi, & commença à le combattre vivement à demi-portée du fuſil: il continua de même en ſuivant de près la ligne de l'ennemi à petites voiles, juſqu'à ce qu'il entrevit une ouverture en arrière du troiſième vaiſſeau après celui de l'amiral français: il profita de cet intervalle pour rompre la ligne ennemie, ce qui mit leur arrière-garde dans la plus

Par une attaque d'un genre auſſi nouveau, exécutée avec hardieſſe & vivacité, la ligne de l'ennemi fut coupée en deux, & l'avant-garde fut ſéparée de l'arrière-garde, & de plus les premiers vaiſſeaux de la partie de l'arrière, à meſure qu'ils ſurvenoient, ſe virent obligés de tomber ſous le vent & d'arriver en *G*, fig. 31, pl. XXXI.

B, l'avant-garde anglaiſe continue de prolonger le reſte de la ligne de l'ennemi en arrière.

C, la partie de l'arrière de la ligne anglaiſe qui ſuit ſon amiral.

H, le vaiſſeau *le Glorieux*, dernier vaiſſeau de l'avant-garde françaiſe, paſſant à force de voiles, le long de la partie de l'arrière de la ligne anglaiſe (5).

Fig. 32, pl. XXXI, *le Formidable*, *le Namur*, & le *Duc*, *A*, *B*, *C*, après avoir coupé la ligne ennemie, font un feu très-vif d'enfilade ſur ces vaiſſeaux de la partie de l'arrière de la ligne ennemie, qu'ils ont forcés à tomber ſous le vent, & qui ont à préſent pris le parti de fuir vent-arrière en *G*.

L'arrière-garde anglaiſe *D*, commandée par l'amiral SAMUEL HOOD, qui ſuit l'amiral RODNEY.

---

grande confuſion : ſix de leurs vaiſſeaux s'abordèrent, & dans cet état, l'amiral anglais & ſa diviſion les canonnèrent & les maltraitèrent horriblement : auſſitôt-qu'ils furent parvenus à ſe dégager les uns des autres, ils arrivèrent droit vent-arrière.

(5) On ne peut pas bien aſſurer ſi la ligne fut coupée entre le troiſième & le quatrième vaiſſeau, ou entre le quatrième & le cinquième : au reſte cela eſt de peu d'importance; mais il me paroît à propos de rapporter l'anecdote ſuivante, qui m'a été tranſmiſe par le feu amiral C. INGLIS. Cet officier commandoit *le S. Alban*, l'un des vaiſſeaux qui ſuivoient de près le vaiſſeau *le Formidable* en arrière de lui, lorſqu'ils coupèrent la ligne ennemie. Lorſqu'il ſe trouva par le travers de ce vaiſſeau *H*, que l'on croit être *le Glorieux*, le dernier de la partie de l'avant de l'armée ennemie, à l'endroit où la ligne fut coupée, & ſéparée de la partie de l'arrière, il obſerva que ce vaiſſeau ne ripoſtoit pas un ſeul coup de canon : on n'apperçut pas un ſeul individu à bord, excepté un homme ſur la dunette : nos troupes de marine ayant tiraillé quelques coups de fuſils, on apperçut ce malheureux tomber, & on ne l'a plus revu. Après que le vaiſſeau du capitaine INGLIS eut dépaſſé *le Glorieux*, continuant cependant d'obſerver ce vaiſſeau *H*, ainſi que le vaiſſeau anglais *le Canada*, qui venoit après *le S. Alban*, INGLIS obſerva également que *le Glorieux* ne tiroit pas un ſeul coup de canon au *Canada*. *Le Canada* lâcha toute ſa bordée au *Glorieux*, & alors le capitaine INGLIS vit un ſpectacle vraiment effrayant : il vit voler bien loin dans les airs, la pouſſière, les éclats, les pièces de bois, une fumée épaiſſe ſortant du côté oppoſé à celui ſur lequel on canonnoit : il ſembloit que le vaiſſeau tout entier étoit ſauté en maſſe hors de l'eau, & chaſſé vers le côté du vent.

L'avant-garde anglaiſe *E*, ſous le commandement de l'amiral DRAKE.

Les vaiſſeaux de tête *G*, de la diviſion de l'arrière de l'ennemi, après avoir été forcés par *le Formidable* & autres vaiſſeaux, à tomber ſous le vent, ſont réunis en un paquet ou groupe irrégulier, & dans cette ſituation ils ſont expoſés au feu de trois vaiſſeaux anglais, *le Formidable*, *le Namur* & *le Duc*.

Auſſitôt que l'avant-garde anglaiſe eut dépaſſé ce groupe de vaiſſeaux français, en arrière de la partie coupée de leur ligne, compoſée non-ſeulement de leur arrière-garde, mais d'une partie auſſi du corps de bataille, le général BOUGAINVILLE, qui commandoit alors cette partie ſéparée de l'armée françaiſe, fait force de voiles vent-arrière & s'échape à travers l'intervalle apparent qui s'eſt fait dans la ligne anglaiſe, entre ſon avant-garde, & le point de l'attaque donnée par *le Formidable*. Nous appellerons cette partie de l'armée ennemie pour la diſtinguer, la diviſion en fuite la plus au Nord : elle ne fut nullement chaſſée.

L'avant-garde ennemie *F*, ayant dépaſſé l'arrière-garde de la ligne anglaiſe, ſe diſpoſe à ſe rompre en deux diviſions.

H, la diviſion du milieu faiſant route à l'Oueſt.

Fig. 33, pl. XXXI; dès que l'avant-garde ennemie eut dépaſſé l'arrière-garde de la ligne anglaiſe, en faiſant vent-arrière, elle ſe partagea en deux diviſions, l'une de ſept vaiſſeaux, qui fit route à l'Oueſt en *H*, & que j'appelle la diviſion du milieu; l'autre de douze ou treize vaiſſeaux, faiſant route au Sud-Sud-Oueſt. M. DE GRASSE fait partie de cette diviſion, que je nommerai la diviſion en fuite la plus au Sud, *F*.

A, *le Formidable*, avec une partie du corps de bataille, virant de bord pour chaſſer auſſi. Le ſignal ayant été fait bientôt après à cette arrière-garde de ſe rallier au corps de bataille, ces deux diviſions chaſſent enſemble la diviſion du Sud de l'armée françaiſe où ſe trouvoit M. DE GRASSE en perſonne : elles paſſent au vent de la diviſion du milieu de l'ennemi *H*, ſans lui faire aucune hoſtilité.

C, l'avant-garde anglaiſe.

Digitized by Google

F, M. DE GRASSE, avec la diviſion du Sud, fuyant avec toutes voiles dehors, pourſuivi par l'arrière-garde & une partie du corps de bataille de l'armée anglaiſe, & faiſant route au Sud-Sud-Oueſt. C'eſt ſur cette diviſion de l'armée ennemie que furent faites enſuite toutes les priſes.

La diviſion du milieu de l'ennemi *H*, faiſant route plus vers l'Oueſt : comme elle n'étoit pas chaſſée, elle ne fit pas autant de voiles ; mais elle s'occupa à réparer les dommages qu'elle avoit eſſuyés ; elle fit peu de chemin pour attendre & ſe réunir, à la nuit faite, avec les vaiſſeaux de la diviſion du Sud qui purent échaper à la pourſuite des Anglais.

G, M. BOUGAINVILLE commandant l'arrière garde de l'ennemi, faiſant force de voiles avec ſa diviſion, & s'éloignant beaucoup dans l'Oueſt.

Fig. 34, pl. XXXI. L'avant-garde de l'ennemi s'étant ſéparée ; la diviſion du Sud qui, d'abord avoit fait route au Sud-Sud-Oueſt en *K*, porta bientôt au Nord en *F*, dans l'intention de ſe rallier aux autres diviſions & de former une nouvelle ligne de combat ſous le vent : M. DE GRASSE fit un nombre de ſignaux pour cela ; mais voyant, après bien des ſoins que tous ces ſignaux reſtoient ſans exécution, il changea de route encore une fois, pour mettre le cap comme auparavant au Sud-Sud-Oueſt en *I*, s'appercevant que la continuation de la route au Nord, ne pouvoit qu'abréger la ligne de chaſſe des Anglais.

A & *B*, le corps de bataille, & l'arrière-garde des Anglais chaſſant la diviſion du Sud de l'ennemi.

C, l'avant-garde anglaiſe.

G, l'arrière-garde ennemie gagnant toujours plus de chemin dans l'Oueſt.

H, la diviſion du milieu de l'ennemi, qui n'étant pas pourſuivie, fait petites voiles pour réparer ſes avaries.

Fig. 35, pl. XXXI. La diviſion du Sud de l'ennemi, à ſix heures du ſoir au coucher du ſoleil, ayant repris la route du Nord & ayant marché ſuivant la ligne ponctuée *K K* ; les vaiſſeaux anglais qui la pourſuivent, ayant l'avantage de la marche ſur

elle, l'ont obligée, en la ſerrant de près en *A*, de quitter la route du S. S. O.

Cinq vaiſſeaux furent pris à l'ennemi pendant la durée de cette chaſſe. *Le Glorieux* (qui avoit été démâté de tous ſes mâts, dans l'attaque de la matinée, pendant qu'il dépaſſoit notre armée au vent) amena ſon pavillon à l'armée anglaiſe à midi, au moment où elle arriva grand largue pour chaſſer. *Le Céſar* amena ſon pavillon au Centaure à 4 heures: *l'Hector* ſe rendit aux vaiſſeaux *le Canada* & *l'Alcide*, à 4 heures & demie. *L'ardent* ſe rendit aux vaiſſeaux *le Belliqueux* & *le prince-William*, un peu après cinq heures; & enfin *la Ville de Paris*, commandée par M. DE GRASSE, ſe rendit au coucher du ſoleil à 6 heures, aux vaiſſeaux *le Barfleur* & *le Canada*. M. DE GRASSE étoit déja dans ce moment éloigné de plus de 5 lieues dans l'Oueſt, & ſous le vent du champ de bataille. La nuit qui ſurvint engagea l'amiral RODNEY à abandonner la chaſſe (6).

En diſant que ces vaiſſeaux ennemis ſe rendirent à tels & tels vaiſſeaux anglais, on veut dire ſeulement que ces vaiſſeaux de notre armée étoient engagés de plus près avec eux

(6) *Suite de la relation de l'amiral* RODNEY.

Le 13 au matin, on détacha des frégates à *S. Chriſtophe* & à *S. Euſtache* pour examiner s'il n'y auroit pas, dans les rades de ces iſles, quelques-uns des vaiſſeaux ennemis de relâche. Sur le rapport qu'elles firent qu'il n'y en avoit aucun, mais qu'on avoit vu paſſer devant ces iſles pluſieurs vaiſſeaux dégréés, le contre-amiral HOOD & ſa diviſion furent détachés pour intercepter les vaiſſeaux qui auroient pu tenter de paſſer par le Sud de *Porto-rico* & de *S. Domingue*. Pendant ce temps l'amiral RODNEY ſe chargea d'eſcorter ſes priſes & ſes vaiſſeaux délabrés: il fit route pour *S. Domingue*, auſſitôt qu'il eut remis le reſte de ſon armée en état de faire voile. Il y fut joint bientôt après par l'amiral HOOD, qui arriva avec deux vaiſſeaux de ligne ennemis qu'il avoit pris dans le canal de *la Mone*, entre *Porto-rico* & *S. Domingue*.

Auſſitôt que l'armée anglaiſe fut réunie au large du cap *Tiburon* à l'extrémité occidentale de l'iſle *S. Domingue*, l'amiral HOOD fut envoyé avec 25 vaiſſeaux de ligne pour bloquer l'iſle *S. Domingue*, pendant que RODNEY fit vent arrière pour la *Jamaïque* avec ſes priſes, & ceux de ſes vaiſſeaux qui étoient le plus délabrés, afin de les faire réparer. Pendant ce temps les vaiſſeaux déſemparés de l'armée ennemie s'enfuirent à *la Havane*, d'autres en *Amérique*, & quelques-uns même juſqu'en *France*. L'armée anglaiſe dans l'eſpace d'un mois, fut remiſe en état, approviſionnée & réarmée, avec ſes équipages complets. L'avant-garde étoit déja hors du port; le corps de bataille étoit à la voile; l'amiral RODNEY lui-même devoit quitter la *Jamaïque* le lendemain, avec la totalité de ſon armée, pour aller pourſuivre l'ennemi en *Amérique*, lorſque l'amiral PIGOTT arriva d'Angleterre, & prit le commandement des forces navales.

au

au moment où ils amenèrent leur pavillon : la totalité de l'armée les enveloppoit pendant ce temps-là.

G, le général BOUGAINVILLE, qui, avec l'arrière-garde de l'ennemi, a gagné plus de dix lieues de chemin dans l'Oueſt, & ſous le vent du champ de bataille.

H, la diviſion de l'ennemi, qui étoit compoſée de 7 vaiſſeaux, attend ceux des vaiſſeaux de la diviſion du Sud, qui s'échappent du combat, & ſe rallient à elle.

Liſte des vaiſſeaux de ligne compoſant l'armée navale ſous le commandement de l'amiral RODNEY, *avec le nombre des morts & des bleſſés dans les deux combats des 9 & 12 avril 1782.*

Le Royal-oak, qui étoit le vaiſſeau de tête de l'avant-garde, avoit les amures à tribord ; & le vaiſſeau *le Marlborough* devenoit le vaiſſeau de tête de l'avant-garde, lorſque la ligne étoit formée avec les amures à babord : mais les avaries qu'avoient eſſuyées les vaiſſeaux de l'avant-garde conduits par *le Royal-oak*, dans le combat du 9 avril, obligèrent de renverſer cet ordre ; & dans le combat du 12 avril, le vaiſſeau *le Marlborough* fut le vaiſſeau de tête de l'avant-garde, la ligne étant formée avec les amures à tribord.

NOMS DES VAISSEAUX.	NOMS DES COMMANDANTS.	Nre des canons.	Nombre d'hommes d'équipage.	Morts.	Bleſſés
Avant-garde.					
Royal-oak.....	Cape-Burnett.....	74	600	8	30
Alfred.....	Bayne.....	74	600	12	42
Montague.....	Bowen.....	74	600	12	31
Yarmouth.....	Parry.....	64	500	14	33
Valiant.....	Goodall.....	74	650	10	28
Barfleur.....	L'amiral Samuel HOOD. Cape Knight.....	90	767	10	27
Monarch.....	Reynolds.....	74	600	16	33
Warrior.....	James-Wallace.....	74	600	5	21
Belliqueux.....	Sutherland.....	64	500	4	10
Centaur.....	Inglefield.....	74	600	"	"

NOMS DES VAISSEAUX.	NOMS DES COMMANDANTS.	Nre des canons.	Nombre d'hommes d'équipage.	Morts.	Blessés.
Magnificent....	Linzee.....	74	650	6	11
Prince-William.	Wilkinſon.....	64	500	"	"
Corps de bataille.					
Bedford.....	Commodore Affleck.. / Cap. Graves.....	74	617	"	17
Ajax.....	Charrington.....	74	550	9	10
Repulſe.....	Dumareſque.....	64	500	3	11
Canada.....	W. Cornwallis.....	74	600	12	23
Saint-Albans...	Inglis.....	64	500	"	6
Namur.....	Fanſhaw.....	90	750	6	25
Formidable.....	Am. en chef RODNEY. / 1er Cape Ch.s Douglas. / Cape Symons..... / Lord Cranſtoun.....	90	750	15	39
Duke.....	Gardner.....	90	750	13	61
Agamemnon...	Cape Caldwell.....	64	500	15	22
Réſolution.....	Lord Robt Manners..	74	600	5	34
Prothée.....	Buckner.....	64	500	5	25
Hercules.....	Savage.....	74	600	7	19
Arrière-garde.					
America.....	S. Thomſon.....	64	500	1	1
Ruſſell.....	Saumarez.....	74	600	10	29
Prudent.....	Barklay.....	64	500	"	"
Fame.....	Barber.....	74	550	3	12
Anſon.....	Blair.....	64	500	3	13
Torbay.....	Gidoin.....	74	600	10	25
Prince-George..	Williams.....	90	750	9	24
Princeſſa.....	Amiral F. S. Drake.. / Cape. Knatchbull....	70	577	3	22
Conqueror.....	Balfour.....	74	600	7	23
Nonſuch.....	Truſcott.....	64	500	3	3
Alcide.....	C. Thomſon.....	74	600	"	"
Arrogant.....	Cornish.....	74	600	"	"
Marlboroug....	Penny.....	74	600	3	16
Totaux. 37 vaiſſeaux.		2704	21861		
A déduire 1, le Prudent, qui n'étoit pas au combat.		64	500		
36 vaiſſeaux de ligne.		2640	21361	230	759

FRÉGATES.	
Celles qui furent préſentes au combat.	Celles qui ne furent pas au combat.
Champion, répétiteur des ſignaux.	Lizard.
Zebra.	La Nymphe.
Alecto.	Couvert.
Endymion.	Fortune.
Alarm.	Sybil.
Andromache.	Pegaſus.
Flora, répétiteur des ſignaux	Salamander.
Alert.	Germain.
Triton.	Blaſt.
Euridice, répétiteur des ſignaux.	Santa Monica.
10	10

LISTE DE L'ARMÉE FRANÇAISE. (*)

La Ville de Paris..110 Canons.
L'Auguſte 80
Le Duc de Bourgogne 80
Le Languedoc.....80
Le Neptune 80
Le Zélé.....74
Le Glorieux 74
Le Citoyen.....74
Le Souverain.....74
Le Magnanime 74
Le Céſar.....74
L'Hector 74
Le Pluton.....74
L'Hercule 74
Le Scipion.....74
La Couronne.....80 } Arrivés
Le Dauphin royal ..74 } avec le convoi
Le Magnifique.....74 } de Breſt.
La Bourgogne 74
Le Bien-aimé.....74
Le Sceptre 74

Le Northumberland.74
Le Conquérant 74
Le Marſeillois.....74
Le Palmier.....74
L'Ardent 64
L'Éveillé.....64
Le Caton.....64
Le Jaſon..... 64
Le Fier armé en flute 64
Le Minotaure *idem*.74
Le Brave.....74 } rejoignirent
Le Triomphant....80 } à S. Chriſtophe.
Le Saint-Eſprit.....80 } Sortis
Le Deſtin.....74 } de radoub.
Le Réfléchi.....64
Le Sagittaire.....50
L'Experiment 50

Treize frégates.
Sept Brigantins armés.
Un Cutter.

TOTAL 36 vaiſſeaux de ligne, 2 vaiſſeaux de 50 canons, 13 frégates, 7 brigantins armés, 2 brûlots, & 1 cutter.

(*) Suivant l'Auteur anglais, il faut voir les obſervations qui ſont à la fin de l'Ouvrage, ſur les erreurs de cette liſte.

Observations sur les combats des 9 & 12 avril 1782.

L'examen des circonstances de ces combats servira à prouver les propositions ci-après :

1°. Une armée ennemie éprouvera toujours beaucoup de difficulté pour s'échapper du côté du vent.

2°. La tentative que fera cette armée pour s'échapper, ne peut manquer d'être suivie du délabrement de plusieurs de ses vaisseaux.

3°. Le desir de soutenir ses vaisseaux ainsi désemparés, en faisant une telle tentative, fera toujours engager un combat, dans tous les cas analogues à ceux qui furent cause des combats des 9 & 12 avril, & à celui qui faillit en occasionner un autre le 10 avril.

On peut regarder l'attaque qui fut donnée par les Anglais au combat du 9, comme un exemple de l'attaque simple : elle prouve qu'on doit attendre bien peu d'effet d'une rencontre entre deux armées qui courent le même bord, si l'attaque est donnée par le côté de sous le vent.

L'évolution bien concertée que fit l'armée anglaise, en quittant la bordée du Nord pour prendre celle du Sud, dans la nuit du 11 au 12, prouve l'avantage qu'on peut retirer des changemens de vent, & la nécessité d'y faire grande attention. Car ce n'est que par ce moyen que l'armée anglaise put se trouver à portée de l'ennemi, le 12 avril au matin.

On déduira aussi de l'examen de ces combats, que l'on ne doit attendre aucune réussite de la rencontre de deux armées ennemies qui se combattent en se prolongeant à bords opposés : cette vérité est suffisamment & inconteſtablement établie par le peu de monde que perdent les armées qui combattent dans une pareille situation; on en a des preuves bien marquées dans l'exemple du vaisseau de tête de toute l'armée, *le Marlborough*, dans ce combat : on en a des preuves dans plusieurs autres combats analogues à celui-ci, entr'autres les trois dont on a déja fait mention, dans la première partie de cet ouvrage; c'est à dire le combat de l'amiral KEPPEL, du 27 juillet 1778; & les

deux combats de l'amiral RODNEY, des 15 & 19 mai 1780. Une pareille paſſade eſt donc ſans utilité pour nuire à ſon ennemi, à moins qu'on n'ait, en la faiſant, quelque but important en vue.

Que l'on conſidère avec quelle facilité *le Formidable*, vaiſſeau de l'amiral anglais, tint le vent & força ſon paſſage à travers la ligne de l'ennemi : il s'en enſuivit néceſſairement que toute la tête de la partie de l'arrière, ainſi coupée, de l'eſcadre ennemie, fut obligée à arriver & à tomber ſous le vent. On doit en conclurre ſans difficulté, que la manœuvre de couper ou de rompre la ligne d'un ennemi, en l'attaquant par le côté de ſous le vent, eſt non-ſeulement praticable, mais qu'elle ne préſente preſque aucun danger de plus pour les vaiſſeaux qui la tentent ; & par conſéquent c'eſt avec la même facilité & avec la même eſpérance de réuſſite que cette maniere d'attaque a été précédemment tentée en plus d'une occaſion, notamment dans les trois combats que j'ai cités.

Quoique l'on ſoit forcé de convenir que l'amiral RODNEY, n'étoit dans l'une ni dans l'autre de ces rencontres avec l'ennemi des 15 & 19 mai, entièrement aſſuré de l'excellence de cette manœuvre, il eſt vrai de dire qu'il eſt le premier qui l'ait miſe en pratique ; & dans cette affaire du 12 avril, il s'eſt fait une réputation qui s'étend ſur tout le globe, auſſi bien que parmi ſes concitoyens, qui doivent conſerver éternellement, & avec la plus vive reconnaiſſance, le ſouvenir d'un exploit auſſi brillant & d'un ſervice de cette importance.

Les ſuites glorieuſes qu'eut alors cette manœuvre de couper la ligne de l'ennemi, peuvent ſervir de ſoutien aux démonſtrations précédentes ; on peut encore y trouver la preuve de ce qu'on doit en attendre dans tous les cas ſemblables.

La hâte & la précipitation avec leſquelles la partie de l'arrière de l'armée ennemie, s'échappa en profitant de l'intervalle qui s'étoit fait dans la ligne anglaiſe, montrent les craintes qu'ils éprouvèrent, & ſont une preuve du danger de la ſituation où ils ſe trouvoient.

Les efforts que fit la partie de l'avant de l'armée ennemie, pour s'échapper, confirment le ſyſtême général que je leur attribue, de chercher conſtamment à éviter le combat ; on y

voit de nouveaux témoignages de la ſupériorité des marins anglais, qui s'eſt manifeſtée avec éclat depuis le commencement de ce combat juſqu'à la fin.

En voyant l'avant-garde anglaise reſtée inutile & ſans action dans cette affaire, on doit juger que notre armée eût mieux fait de s'attacher à pourſuivre la diviſion de l'arrière de l'ennemi, que celle de l'avant.

La convenance de cette meſure eſt ſuffiſamment déſignée par la proximité de la diviſion de l'arrière anglaiſe à la diviſion de l'arrière françaiſe (1).

Ainſi on perdit beaucoup dans cette occaſion, en ne profitant pas du grand avantage qu'auroit donné la proximité des deux parties de l'armée anglaiſe, avec la diviſion de l'arrière de l'armée françaiſe.

De plus, l'obligation où fut la diviſion de l'arrière de l'armée anglaiſe de virer de bord, pour pourſuivre l'avant-garde ennemie, qui avoit déja gagné pluſieurs milles de chemin, confirme complétement le principe que j'ai établi, que lorſqu'une armée combattant à bords oppoſés avec ſon ennemi, a coupé ſa ligne en deux, on doit de préférence donner preſque toujours la chaſſe à la partie de l'arrière de la ligne qui a été coupée en deux.

Finalement, après avoir eu égard à toutes les circonſtances de ce combat, qu'on a ci-devant développées, la facilité avec laquelle l'arrière-garde anglaiſe atteignit l'avant-garde de l'ennemi, qui fuyoit, ne laiſſera aucune idée d'infériorité, quant à la marche des vaiſſeaux anglais, dans cette occaſion.

---

(1) Voyez l'article de l'attaque avec le centre ou corps-de-bataille, part. II, pag. 18 & ſuiv.

Des Combats qui eurent lieu entre les eſcadres anglaiſe & françaiſe, aux Indes orientales, en l'année 1782.

Extrait de la lettre de l'amiral EDOUARD HUGHES, *à M.* STEPHENS, *ſecrétaire de l'amirauté, datée à bord du vaiſſeau* le Superbe, *en mer, au large de la côte de* Coromandel, *le 17 février 1782.*

J'appareillai de Trinquemalé, le 31 janvier, pour Madras, dans l'intention d'y prendre des ſecours en vivres & en munitions, dont tous mes vaiſſeaux manquoient.

Je mouillai le 8 février dans la rade de Madras, & le même jour le lord MACARTNEY, gouverneur de cette place, me donna avis qu'une eſcadre françaiſe de 30 voiles étoit à l'ancre à environ 20 lieues plus au Nord. Dans l'après-midi du 9, les vaiſſeaux de S. M. *le Monmouth*, capitaine AIMS; *le Hero*, *l'Iſis*, & *la Manille*, vaiſſeau de tranſport armé, me joignirent dans cette rade.

Je continuai de mettre la plus grande diligence à la miſe à bord des différens vaiſſeaux, de tous les vivres & des munitions & effets néceſſaires, ce qui dura juſqu'au 15 février, qu'une eſcadre ennemie compoſée de douze vaiſſeaux de ligne, ſix frégates, huit gros bâtimens de tranſport & ſix priſes, fut apperçue dans la partie du Nord, faiſant route vers la rade de Madras. Le même jour, à midi, elle mouilla à environ 4 milles en-dehors de la rade. Pendant ce temps, je fis diſpoſer les vaiſſeaux de S. M. dans la ſituation la plus avantageuſe pour pouvoir ſe défendre & protéger les autres bâtimens qui ſe trouvoient dans la rade: on mit des emboſſures aux cables, afin de pouvoir faire éviter les vaiſſeaux de ligne à volonté, & préſenter le travers

à l'ennemi pour le combattre, dans le cas où il auroit voulu tenter une attaque.

L'eſcadre ennemie appareilla à quatre heures de l'après-midi: elle fit route au Sud. Je fis à l'inſtant le ſignal d'appareiller pour la ſuivre, après avoir reçu un détachement de 300 hommes du 98e régiment, que je fis répartir ſur ceux des vaiſſeaux de l'eſcadre qui avoient le plus de déficits dans leurs équipages.

Je fis route au Sud toute la nuit à petites voiles. L'eſcadre étoit ainſi diſpoſée : *le Superbe*, *l'Exeter*, *le Monarque*, *le Hero*, *le Worceſter*, *le Burford*, *le Monmouth*, *l'Aigle*, *l'Iſis*, *le Cheval Marin*, & *la Combuſtion*.

Le lendemain matin, à la pointe du jour, je vis que les vaiſſeaux de l'ennemi s'étoient ſéparés dans la nuit : leurs douze vaiſſeaux de ligne, & une des frégates me reſtoient dans l'Eſt, à environ 4 lieues de diſtance, & j'apperçus 16 autres bâtimens, frégates ou vaiſſeaux de tranſport, reſtant au Sud, à-peu-près à la diſtance de 3 lieues, & faiſant route pour *Pondichery*. Je fis à l'inſtant le ſignal d'une chaſſe générale dans le Sud-Oueſt, afin de tâcher de joindre les vaiſſeaux de tranſport & de les prendre, s'il étoit poſſible, ſachant bien que l'eſcadre ennemie me ſuivroit pour les protéger par tous les moyens.

Pendant cette chaſſe, nos vaiſſeaux doublés en cuivre joignirent & prirent à l'ennemi ſix bâtimens, dont cinq étoient anglais, pris par l'ennemi, au nord de *Madras* : je donnai ordre d'en retirer les français, & de conduire les vaiſſeaux avec leurs propres équipages à *Négapatam*. Le ſixième étoit *le Lauriſton*, vaiſſeau de tranſport, qui avoit à bord un nombre d'officiers français & 300 hommes des volontaires de LAUZUN : il étoit chargé de canons, de boulets, de poudre, & autres munitions de guerre. Ce vaiſſeau, qui étoit pour nous d'une grande valeur, & dont la perte étoit pour l'ennemi d'une auſſi grande conſéquence, fut pris par le vaiſſeau de S. M. *l'Iſis*, capitaine LUMLY.

L'ennemi n'eut pas plutôt apperçu mon intention de donner chaſſe à ſes vaiſſeaux de tranſport, qu'il fit vent arrière & força de voiles pour me joindre. A trois heures de l'après-midi, quatre vaiſſeaux

vaiſſeaux de ligne de ſes meilleurs voiliers n'étoient plus qu'à deux ou trois milles de nos vaiſſeaux de queue. Nos vaiſſeaux chaſſeurs s'étoient beaucoup écartés, pour ſuivre les différens bâtimens de l'ennemi qui faiſoient différentes routes : les uns portoient au Sud, d'autres au Sud-Eſt, & d'autres au Sud-Oueſt : je jugeai en conſéquence néceſſaire de faire ſignal aux vaiſſeaux chaſſeurs de ſe rallier, ce qu'ils firent tous vers ſept heures du ſoir ; & je continuai de faire route au Sud-Eſt, toute la nuit, à petites voiles. L'eſcadre ennemie étoit en vue : elle faiſoit un nombre de ſignaux.

Le matin du 17, à la petite pointe du jour, l'eſcadre ennemie nous reſtoit au Nord ¼ Nord-Eſt, à la diſtance d'environ trois lieues, l'horizon gras, les vents foibles & par grains de peu de durée, de la partie du Nord-Nord-Eſt. L'ennemi faiſoit force de voiles pour tâcher de nous approcher.

A ſix heures du matin, je fis ſignal de former la ligne de combat : par le peu de vent avec de fréquens intervalles de calme, la ligne ne put être formée qu'avec beaucoup de difficulté à huit heures vingt-cinq minutes. La ligne étant alors formée, je fis de la voile & je fis le ſignal au vaiſſeau de tête de porter la même voilure que le vaiſſeau amiral ; mon deſſein étoit de paſſer au vent de l'ennemi pour le combattre de près. A dix heures, l'eſcadre ennemie nous approcha beaucoup, ayant été favoriſée par des grains du Nord-Nord-Eſt, qui ſe faiſoient ſentir à eux plutôt qu'à nous, & qui leur duroient plus long-temps. Je fis ſignal à mon eſcadre de conſerver la ligne, en faiſant arriver de deux rumbs. L'ennemi en ce moment portoit ſur la queue de notre ligne : il étoit formé irrégulièrement ſur une double ligne de front. A midi & demi, je fis ſignal à notre eſcadre de former la ligne de front, afin de rapprocher l'arrière-garde du corps-de-bataille, & d'empêcher l'ennemi de couper la partie la plus en arrière, & de l'attaquer après l'avoir ſéparée.

A trois heures de l'après-midi, l'ennemi portant ſur notre arrière-garde, toujours formé ſur deux lignes de front, je changeai une autre fois la route de ma ligne pour, rapprocher

encore davantage les vaiſſeaux de notre arrière-garde de ceux du centre. A trois heures 40 minutes voyant, qu'il nous étoit impoſſible d'éviter d'être attaqués avec un grand déſavantage, occaſionné par le peu ou point de vent pour manœuvrer, & par notre poſition ſous le vent à eux, je fis ſignal à notre eſcadre de ſe reformer tout-à coup ſur la ligne de combat au plus près.

A quatre heures, *l'Exeter* (qui étoit notre vaiſſeau de queue, lorſque la ligne étoit formée babord amures) n'étant pas tout-à-fait aſſez rapproché de ſon matelot d'avant, trois vaiſſeaux de la première colonne de l'ennemi arrivèrent droit ſur lui; & pendant ce temps quatre autres vaiſſeaux de leur ſeconde colonne, à la tête deſquels étoit *le Hero* portant le pavillon de commandement de M. DE SUFFREN, paſſèrent en dehors de leur première colonne & ſe portèrent vers notre corps-de-bataille.

Les trois vaiſſeaux ennemis qui étoient arrivés ſur le vaiſſeau *l'Exeter*, commencèrent à quatre heures 5 minutes à faire feu ſur lui : ce vaiſſeau ripoſta, ſecondé par ſon matelot d'avant. A quatre heures dix minutes, je fis ſignal de combat, & deux minutes après, l'action devint générale depuis notre arrière-garde juſqu'à notre corps-de-bataille. Le vaiſſeau commandant des ennemis, avec trois autres de leur ſeconde colonne, portoient ſur notre corps-de-bataille; mais ne dépaſſerent jamais plus loin que le travers du *Superbe*, vaiſſeau qui étoit au centre de notre ligne. Pendant tout le temps du combat, il n'y eut que peu ou point de vent & un intervalle de forte pluie.

C'eſt dans de pareilles circonſtances que l'ennemi vint, avec huit de ſes meilleurs vaiſſeaux, en attaquer cinq des nôtres. La tête de notre ligne, compoſée du *Monmouth*, de *l'Aigle*, du *Burford* & du *Worceſter*, ne pouvoit prendre part au combat, qu'en virant de bord ſur l'ennemi; & quoique le ſignal eût été préparé à ce deſſein, prêt à hiſſer à la tête du mât, il n'y avoit pas de vent pour permettre cette manœuvre, ni aux cinq vaiſſeaux de notre corps-de-bataille & de notre arrière-garde (qui étoient ſerrés de près par l'ennemi, & fort déſemparés dans leurs mâts, vergues, voiles & cordages) de

les ſuivre, à moins de s'expoſer à une ſéparation preſque certaine de notre avant-garde d'avec notre arrière-garde.

A ſix heures de l'après-midi, nos vaiſſeaux furent pris d'un grain de la partie du Sud-Eſt, qui leur fit tourner le cap ſur l'ennemi au Nord-Eſt : alors le combat recommença de la part de nos cinq vaiſſeaux, avec vigueur & courage, des canons du côté de tribord. Enfin, à ſix heures vingt-cinq minutes, un inſtant avant la nuit, les vaiſſeaux de l'ennemi qui avoient combattu avec les nôtres, ayant viſiblement beaucoup ſouffert, ils tinrent tous le vent, & firent route au Nord-Eſt.

Le Superbe avoit perdu ſa grande-vergue, qui avoit été coupée vers ſon milieu par un boulet. Ce vaiſſeau avoit cinq pieds d'eau dans ſa cale, & l'eau gagnoit toujours malgré le jeu de toutes les pompes, juſqu'à ce qu'on eût bouché avec des tampons les plus forts trous de boulets en deſſous de la flottaiſon ; & il ne reſta pour cet effet à bord un bras, ni une écoute qui ne fût coupée en morceaux. *L'Exeter*, qui étoit réduit preſque à l'état d'un vaiſſeau naufragé, avoit fait ſignal d'incommodité. Les trois autres vaiſſeaux, *le Monarque*, *l'Iſis* & *le Hero*, qui étoient en arrière de nous, avoient beaucoup moins ſouffert, parce que l'ennemi avoit dirigé principalement ſon feu ſur les vaiſſeaux *le Superbe* & *l'Exeter*.

Deſcription du combat qui eut lieu le 17 février 1782, entre les eſcadres françaiſe & anglaiſe, ſur la côte de Coromandel.

L'amiral HUGHES, ayant appareillé avec ſon eſcadre, le 31 janvier 1782, de la rade de *Trinquemalé* ; vint mouiller le 8 fevrier dans celle *de Madras* : le même jour, il fut informé qu'il y avoit une eſcadre françaiſe mouillée à vingt lieues plus au Nord : on fit la plus grande diligence pour embarquer à bord des différens vaiſſeaux les vivres & munitions néceſſaires. L'eſcadre ennemie fut apperçue le 15 du côté du Nord, & elle mouilla à quatre milles en dehors de la rade. Pendant ce temps l'amiral HUGHES fit diſpoſer ſes vaiſſeaux dans la

meilleure ſituation pour pouvoir ſe défendre, avec des emboſſures ſur les cables, pour pouvoir faire préſenter leurs batteries à l'ennemi, dans le cas où il auroit tenté l'attaque.

Planche XXXII, fig. 36. L'eſcadre anglaiſe à l'ancre dans la rade *de Madras*, le 15 fevrier, au point *A*, tous les vaiſſeaux ayant des emboſſures ſur leurs cables & étant diſpoſés à recevoir l'attaque.

F, l'eſcadre françaiſe, également à l'ancre à quatre milles de diſtance, le matin du même jour, au large de cette rade : mais n'ayant pas jugé à propos d'attaquer l'amiral HUGHES dans la poſition où il étoit, elle lève l'ancre dans la même après-midi, & fait route au Sud. L'eſcadre anglaiſe appareille auſſitôt après, & la ſuit, faiſant petites voiles toute la nuit. Le 16 au matin, à la pointe du jour, les vaiſſeaux ennemis s'étant ſéparés dans la nuit; voici quelles étoient les poſitions reſpectives des différens bâtimens des deux eſcadres.

B, l'eſcadre anglaiſe faiſant route au Sud.

G, les vaiſſeaux de ligne ennemis, que l'on croit au nombre de douze, avec une frégate, dans l'Eſt de l'eſcadre anglaiſe, à peu près à la diſtance de quatre lieues.

H, les frégates & les vaiſſeaux de tranſport de l'ennemi, au nombre de ſeize voiles, reſtant au Sud-Oueſt de notre eſcadre, & faiſant route ſur *Pondichery*.

L'eſcadre anglaiſe ainſi ſituée entre les vaiſſeaux de ligne de l'ennemi & ſes vaiſſeaux de tranſport, on fit à l'inſtant ſignal de chaſſe générale dans le Sud-Oueſt, dans l'eſpérance de leur prendre quelques-uns de ces bâtimens de tranſport, ne doutant pas que les vaiſſeaux de ligne ne vinſſent en diligence pour tâcher de les protéger. Pendant cette chaſſe, ceux des vaiſſeaux qui étoient doublés en cuivre, atteignirent & amarinèrent ſix de ces bâtimens de tranſport; mais il en réſulta que l'eſcadre anglaiſe reſta fort éparpillée.

En même temps l'eſcadre ennemie arriva vent-arrière ſur les vaiſſeaux anglais, auſſitôt qu'elle s'apperçut du danger que couroit ſon convoi; & à trois heures ou environ de l'après-midi, les vaiſſeaux doublés en cuivre & les meilleurs voiliers n'étoient plus qu'à trois ou quatre milles de la partie la plus

Digitized by Google

de l'arrière de l'eſcadre anglaiſe. D'après cela, l'amiral HUGHES fit ſignal aux vaiſſeaux chaſſeurs de ſe rallier à l'eſcadre, ce qu'ils firent tous vers ſept heures du ſoir : il continua, toute la nuit ſuivante, de faire route au Sud-Eſt à petites voiles, en *C*. Pendant ce temps, l'ennemi étoit en vue au point *I* : on lui voyoit faire un nombre de ſignaux.

Fig. 37, planche XXXII. L'eſcadre anglaiſe *A*, le 17 à dix heures du matin, développée en ordre de bataille, les amures à babord : les vaiſſeaux de l'arrière de la ligne étoient alors trop éloignés de l'eſcadre, & ſur-tout *l'Exeter B*, vaiſſeau de queue : ils avoient été retardés dans leur marche par les vents foibles & irréguliers.

L'eſcadre ennemie *F*, ayant eu des briſes plus ſuivies, & s'étant formée irrégulièrement ſur deux lignes de front, fait vent arrière ſur la queue de notre ligne, & nous approche ſenſiblement.

Fig. 38, même planche. *L'Exeter B*, vaiſſeau de queue de l'eſcadre anglaiſe, continue d'être fort éloigné du reſte de ſon eſcadre, par l'irrégularité des vents. A midi & demie, on fait ſignal de ſe former en ligne de front en *A*, afin de donner par là la facilité aux vaiſſeaux, ſur-tout à ceux de l'arrière, de ſe rapprocher en arrivant du corps de bataille, aux points *C*, *C*, *C*; cette évolution, étant exécutée, devoit empêcher l'ennemi *F*, de prendre l'arrière-garde de nos vaiſſeaux dans une poſition déſavantageuſe.

L'ennemi *F*, force toujours de voiles pour atteindre cette partie de l'arrière de notre ligne. A trois heures de l'après-midi, on tente encore de changer la route de nos vaiſſeaux dans la ligne, pour rapprocher toujours davantage les vaiſſeaux de queue de ceux du centre, de *D* en *E*.

Fig 39, planche XXXIII. Lorſque je vis, à trois heures trois quarts, qu'il m'étoit impoſſible d'éviter le combat, je fis à l'eſcadre anglaiſe le ſignal de ſe former promptement en ligne, en *A*.

Le vaiſſeau de queue *B*, n'avoit pas pu encore ſe rapprocher de ſon matelot d'avant.

Trois vaiſſeaux *G*, de la première colonne de l'ennemi

arrivèrent droit ſur *l'Exeter*, pour l'attaquer, pendant que quatre autres vaiſſeaux de la ſeconde colonne, ayant à leur tête *le Héro*, ſur lequel M. DE SUFFREN avoit ſon pavillon de commandement, paſſerent en dehors de ces trois vaiſſeaux, qui faiſoient feu ſur *l'Exeter* : leur intention étoit d'attaquer, à notre centre, le vaiſſeau *le Superbe* en *A*, & ſes deux matelots.

Fig. 40, même planche. Les trois vaiſſeaux ennemis *G*, qui attaquent *l'Exeter*, commencèrent à tirer ſur lui à quatre heures cinq minutes.

L'Exeter B, & ſon matelot d'avant, ripoſtent.

Le vaiſſeau commandant français, monté par le commandeur DE SUFFREN, avec trois autres vaiſſeaux de la ſeconde colonne de l'ennemi, étant arrivés ſur notre centre *A*, le combat commença ſur ce centre & ſur toute l'arrière-garde, à quatre heures douze minutes.

Ainſi M. DE SUFFREN trouva moyen de mettre en bataille huit de ſes meilleurs vaiſſeaux contre cinq ſeulement de ceux des Anglois : les vents étoient au Nord-Nord-Eſt.

Fig. 41, même planche. Le vent ayant changé à ſix heures de l'après-midi, nos vaiſſeaux furent pris d'un grain de la partie du Sud-Eſt, qui leur fit tourner le cap au Nord-Eſt ſur l'ennemi ; c'eſt-à-dire que des poſitions *A*, *A*, ils furent portés à celles *B*, *B*, où les amures qu'ils avoient auparavant à babord, furent à tribord ; alors le combat recommença avec une nouvelle ardeur de la part de nos cinq vaiſſeaux, de leurs batteries de tribord.

Fig. 42, même planche. A ſix heures vingt-cinq minutes, un peu avant la nuit faite, les vaiſſeaux ennemis qui avoient combattu étant fort maltraités, la totalité de leur eſcadre tint le vent & s'éloigna en faiſant route au Nord-Eſt, en *F*. L'eſcadre anglaiſe, qui couroit la bordée oppoſée, faiſoit route au Nord-Oueſt en *A*, & les deux eſcadres furent bien-vîte ſéparées.

Etat des vaiſſeaux de l'eſcadre anglaiſe ſous le commandement de l'amiral HUGHES, *avec le nombre des morts & des bleſſés, au combat du 12 février 1782.*

		Canons.	Nre des morts.	Nre des bleſſés.
Les vaiſſeaux	Le Superbe		11	25
	L'Exeter		10	45
	Le Monarque		1	5
	Le Héro		9	17
	Le Worceſter		"	"
	Le Burford		"	"
	Le Monmouth		"	"
	L'Aigle		"	"
	L'Iſis		1	3
	Le Cheval marin		"	"
	La Combuſtion		"	"
TOTAL			32	95

Les officiers tués & bleſſés dans ce combat furent, à bord du *Superbe*, le capitaine STEVENS, qui mourut à la ſuite de ſes bleſſures; & les lieutenans HUGHES & NEWCOMBE, bleſſés.

A bord de *l'Exeter*, le capitaine REYNOLDS, tué; & le lieutenant CHARLES JONES, bleſſé.

État de l'eſcadre françaiſe, aux ordres de M. DE SUFFREN, *ſur la côte de* Coromandel, *& des troupes qui y étoient embarquées, & ſur les vaiſſeaux de tranſport venus de l'Iſle de France, le 7 décembre précédent, & qui avoient été miſes à terre pour ſe réunir à Hyder-Aly.*

		Commandans.	Nomb. des équipages.
Les vaiſſeaux	Le Héros, de . . .74.	M. DE SUFFREN chef d'eſcadre, Capitaine de pavillon, Moiſſac. .	625
	L'Orient .....74.	Capitaine de la Palliere.	625
	L'Annibal .....74.	Capitaine Tromelin.	625
	Le Brillant .....64.	..... S. Felix.	516
	L'Ajax .....64.	..... Bouvet.	516
	Le Severe .....64.	..... Cillars.	516
	Le Sphinx .....64.	..... Duchilleau.	516
	L'Artéſien .....64.	..... Maurville Delangle. ..	516
	Le Bizarre .....64.	..... de la Landelle.	516
	Le Vengeur .....64.	..... Forbin.	516
	Le Flamand .....50.	..... Cuverville.	450
	L'Annibal angl. ..150.	..... de Galle.	000
Les frégates	La Pourvoyeuſe. ..30.	Capitaine Ruyter.	400
	La Fine. .....40.	..... Perier de Salvert.	400
	La Bellone. .....36.	..... Beaulieu.	350
	La Subtile. .....22.	..... Tromelin cadet.	140
	La Sylphide. .....18.	..... Galiſet.	200
	La Diligente. .....8.	..... Maſſé.	80

Vaiſſeaux de tranſport & flûtes.

- Le Lauriſton.
- Les Bons-amis.
- Le Maurepas.
- Le Briſſon.
- Les Deux-amis.
- La Fille-unique.
- La Sainte-Anne.
- Le Duc de Toſcane.

Troupes

Troupes de terre.

Le régiment d'*Auſtraſie*.	659	hommes.
Idem de *l'Iſle de France*.	800	
La légion de *Lauzun*.	455	
Les volontaires de *Bourbon*.	139	
Le régiment d'artillerie.	200	
Caffres d'artillerie.	1157	
Sipayes.	47	
TOTAL	3457	hommes.

Obſervations ſur le combat donné à la côte de Coromandel, le 17 fevrier 1782.

Comme la marine anglaiſe n'a fourni juſqu'à-préſent que bien peu d'exemples de l'intention d'éviter ou de refuſer le combat, je me ſuis borné juſqu'ici dans cet ouvrage à traiter du ſyſtème de l'attaque, & nullement de la défenſe. Il faut convenir cependant que, dans cette occaſion, M. DE SUFFREN, commandant l'eſcadre ennemie, a employé des moyens tout nouveaux, non ſeulement en obligeant l'amiral HUGHES de ſe tenir ſur la défenſive, mais encore en mettant en avant un nouveau ſyſtême, réſultat de ſes grands talens maritimes, & en donnant l'attaque par le côté du vent d'une manière toute nouvelle. Il eſt auſſi le premier de nos ennemis qui ait eu l'honneur, depuis plus d'un ſiecle, de donner l'attaque à une eſcadre anglaiſe.

L'examen des circonſtances de ce combat, ſervira à démontrer les propoſitions ſuivantes.

1.° Que les vaiſſeaux les meilleurs marcheurs de l'eſcadre qui chaſſoit, rejoignoient ſenſiblement, & auroient coupé les mauvais marcheurs de l'eſcadre qui prenoit chaſſe.

2.° Que pour protéger ces mauvais marcheurs, & les ſauver du danger d'être pris par l'ennemi, l'amiral HUGHES fut obligé

d'accepter un combat qu'il auroit ſans cela cherché à éviter.

3.° Que M. DE SUFFREN a mis en pratique, dans cette affaire, des procédés tout nouveaux, en arrivant ſur ſon ennemi avec ſon eſcadre formée en deux colonnes, en détachant trois de ſes vaiſſeaux de tête pour forcer une attaque ſur les deux vaiſſeaux anglais les plus en arrière de leur ligne, en *B*, fig. 40, planche XXXIII, en portant le reſte de ſon eſcadre au ſoutien de ces trois vaiſſeaux; en les dépaſſant au vent avec le reſte de ſon eſcadre, de manière à attaquer & à borner ſon attaque au centre de l'eſcadre anglaiſe, juſqu'au vaiſſeau *le Superbe* & à ſes deux matelots. Et c'eſt cette méthode toute nouvelle que j'ai précedemment démontrée, & dont je me ſuis efforcé de conſeiller la miſe-en-pratique.

Quoique cette admirable diſpoſition, faite pour l'attaque par M. DE SUFFREN, n'ait pas eu à la fin ſon effet en entier, par l'événement du grain, qui dans le courant du combat fit tourner les vaiſſeaux anglais & les obligea à prendre les ~~amures à tribord~~; ce qui les mit tous à portée de prendre part au combat : il me ſemble cependant que rien n'a pu, dans cette affaire, excuſer la retraite de M. DE SUFFREN, que la conviction de quelque incapacité dans les marins à ſes ordres, & l'idée d'être mal ſecondé. Autrement comment concevroit-on qu'il ait quitté le champ de bataille, avec un nombre de vaiſſeaux ſupérieur à celui de l'eſcadre ennemie, après avoir eu le mérite d'attaquer d'une manière ſi diſtinguée & ſi avantageuſe; après avoir eu, dans un temps, trois de ſes vaiſſeaux contre un ſeul, & dans un autre, cinq vaiſſeaux contre trois; après avoir eu encore un très-grand avantage ſur les vaiſſeaux ennemis, qu'il auroit pu fort endommager par un feu d'enfilade pendant le temps où le grain du Sud-Eſt leur avoit tourné à tous le cap de ſon côté, dans le moment où le combat étoit le plus animé?

COMBAT de l'eſcadre anglaiſe, commandée par l'amiral HUGHES, contre l'eſcadre françaiſe, aux ordres de M. DE SUFFREN, aux Indes orientales, le 12 avril 1782.

Extrait de la lettre écrite par l'amiral HUGHES *à M.* STEPHENS, *datée à bord du* Superbe, *en rade de* Trinquemalé, *le 10 mai 1782.*

Je vous ai rendu compte, dans ma précédente, de la jonction des vaiſſeaux de S. M. *le Sultan* & *le Magnanime* avec l'eſcadre que je commande, le 30 mars. Les équipages de ces deux vaiſſeaux étoient fort affoiblis par les maladies & le ſcorbut; mais comme j'avois à bord des vaiſſeaux de l'eſcadre un renfort de troupes deſtinées pour cette garniſon, & beaucoup de munitions de guerre, je jugeai plus convenable au ſervice public, de faire route en droiture pour *Trinquemalé*, ſachant l'ennemi dans le Sud, que de retourner à *Madras* pour y débarquer les malades & les ſcorbutiques de ces deux vaiſſeaux. Mon projet étoit de débarquer à *Trinquemalé* les troupes & les munitions de guerre deſtinées pour cette place, & de mettre à terre les malades des vaiſſeaux *le Sultan* & *le Magnanime*, & je ne me propoſais ni de chercher l'ennemi, ni de l'éviter.

En conſéquence, je fis route au Sud avec l'eſcadre, & le 6 avril, je fis rencontre d'un vaiſſeau français qui ſortoit de *l'Iſle-de-France* avec des dépêches de *France* pour les généraux de terre & de mer. Ce vaiſſeau fut chaſſé juſqu'à terre, & fut brûlé près de *Tranquebar*; mais les officiers & les équipages s'échappèrent avec les dépêches.

Le 8 vers midi, j'eus connoiſſance de l'eſcadre ennemie

composée de 18 voiles, dans la partie du N. E. je continuai de faire route pour *Trinquemalé*, le 9, le 10, & le 11, l'ennemi toujours à vue. Le 11, ayant atterri sur l'isle de *Ceylan*, à 15 lieues au vent de *Trinquemalé*, je fis arriver pour gagner cette rade. Le 12 à la pointe du jour, la position de l'escadre ennemie, par rapport à nous, étoit changée par ma route d'arrivée; ce qui lui avoit donné l'avantage du vent. Je m'apperçus qu'elle forçoit voiles pour nous joindre; & voyant que les vaisseaux doublés en cuivre approchoient très-sensiblement notre arrière-garde, je me déterminai à les combattre.

A neuf heures du matin, je fis le signal aux vaisseaux de notre escadre, de se former en ligne de combat au plus près tribord amures, à deux encablures de distance les uns des autres. L'ennemi nous restoit alors au N. $\frac{1}{4}$ N.-E. à deux lieues de distance. Les vents étoient au N. $\frac{1}{4}$ N.-E; ils continuèrent de manœuvrer, & de changer de positions dans leur ligne, jusqu'à midi & un quart: alors ils arrivèrent pour venir nous combattre: cinq vaisseaux de leur avant-garde forcèrent de voiles pour combattre les vaisseaux de notre avant-garde, & les sept autres vaisseaux firent porter droit sur notre centre, c'est-à-dire sur *le Superbe* & sur ses deux matelots d'avant & d'arriere, *le Monmouth* & *le Monarque*.

A une heure & demie, le combat commença entre les deux avant-gardes; & 3 minutes après je fis signal de combat. Le Commandant français sur *le Héro*, avec son matelot d'arrière *l'Orient*, arrivèrent sur *le Superbe* jusqu'à portée de pistolet. *Le Héro* garda cette position pendant neuf minutes, donnant & recevant un feu des plus vifs: ensuite il fila, étant fort endommagé, pour se mesurer avec *le Monmouth* qui étoit alors aux prises avec un autre vaisseau ennemi, afin de donner le temps aux vaisseaux qui étoient plus en arrière que lui, de se rapprocher, pour soutenir l'attaque sur notre centre où le combat étoit le plus animé.

A trois heures, *le Monmouth* fut démâté de son mât d'artimon; & quelque minutes après, son grand mât vint à bas: il arriva pour se mettre sous le vent de la ligne. A trois heures quarante minutes, le vent continua, contre notre attente, à

ſouffler beaucoup de la partie du Nord, ſans que la briſe ordinaire du large fût venue : je ne voulus pas continuer plus long-temps la bordée de terre, de peur de nous approcher trop de la côte : en conſéquence je fis ſignal de virer vent-devant, & de prendre la ligne du plus près, les amures à tribord, toujours en combattant l'ennemi.

A cinq heures quarante minutes, étant par quinze braſſes d'eau, je craignis que *le Monmouth*, dans ſon état dégréé, ne dérivât trop peu de terre, & je fis ſignal à l'eſcadre de ſe diſpoſer au mouillage. A ſix heures quarante minutes, l'eſcadre ennemie ſe retira en grand déſordre, faiſant route à l'Eſt, & le combat finit. Le commandant français avoit tranſporté ſon pavillon, du vaiſſeau *le Héro*, à cauſe de ſa ſituation délabrée, ſur *l'Annibal Français*. Peu après, je mouillai avec toute l'eſcadre, *le Superbe* tout près du *Monmouth*, afin de réparer les dommages de ces deux vaiſſeaux, qui avoient beaucoup ſouffert dans leurs corps, dans leurs mâtures, leurs voiles & leurs agrès : preſque tous nos vaiſſeaux avoient eu beaucoup d'avaries dans leurs mâts, voiles & agrès.

Ce fut à peu près vers ce moment que la frégate françaiſe *la Fine*, qui (à ce que je préſume) avoit eu l'ordre de donner la remorque & de porter ſecours à leur vaiſſeau *le Héro* déſemparé, s'aborda avec le vaiſſeau anglais *l'Isis*, & lui amena ſon pavillon ; mais l'obſcurité de la nuit, & l'état mal-armé dans lequel ſe trouvoit *l'Isis*, qui ſortoit à l'inſtant du combat où il avoit eu beaucoup de morts & de bleſſés, favoriſerent cette frégate, qui ſe dégagea de de l'abordage, & s'échappa.

Je joins ici un état des officiers & équipages, qui ont été tués & bleſſés dans ce combat, à bord des différens vaiſſeaux de l'eſcadre.

A la pointe du jour, le 13, je vis l'eſcadre ennemie mouillée à environ cinq milles au large de nous ; elle paroiſſoit en grand déſordre & fort incommodée ; mais aucuns de leurs vaiſſeaux n'avoient perdu leurs bas mâts.

Les deux eſcadres s'occupèrent avec activité de réparer

leurs avaries, & de ſe ranger en ordre, pour être en état de défenſe : l'ennemi parut montrer des appréhenſions d'une attaque de notre part ; & moi-même je n'étois pas ſans inquiétude ſur le projet qu'ils auroient pu avoir de renouveler le combat, pour s'emparer du *Monmouth*.

Les deux eſcadres reſtèrent en cet état, à l'ancre, juſqu'au 19 au matin, que l'ennemi mit à la voile avec le vent de terre, & courut la bordée du large au plus-près du vent. A midi, ils virèrent de bord avec la briſe du large, & portèrent alors ſur le gros de notre eſcadre, comme faiſant mine de vouloir nous attaquer ; mais quand ils ne furent plus qu'à deux milles de diſtance de nous, voyant que nous étions prêts à les recevoir, ils revirèrent & prirent la bordée de l'Eſt : je n'ai pu depuis ſavoir avec quelque certitude où ils ſont allés. Auſſitôt que j'eus regréé *le Monmouth*, auſſi bien que nos moyens ont pu le permettre, avec des mâts de fortune au grand mât & à l'artimon, j'appareillai avec l'eſcadre de S. M. le 22 ; & le ſoir du même jour, je mouillai dans cette rade, où je fis débarquer ſans délai les troupes & les munitions de guerre deſtinées à renforcer cette garniſon, & je fis mettre à terre les malades & les bleſſés.

Dans l'état où ſe trouvoit l'eſcadre, & avec des équipages affoiblis, j'ai jugé plus convenable au ſervice de S. M. de reſter ici à l'ancre, afin de réparer le plutôt poſſible nos vaiſſeaux, leurs mâtures & leur gréement : pendant ce temps, les malades ont à terre les douceurs de la viande fraîche, des légumes & du vin, pour parvenir à leur rétabliſſement.

J'ai le plaiſir d'informer les Commiſſaires de l'amirauté, que je ſerai en état de remâter *le Monmouth*, avec les mâts & autres munitions de rechange, qui ſe trouvent à bord des différens vaiſſeaux : j'eſpère que ce travail ſera achevé vers la fin de ce mois, & que tous les dommages que les vaiſſeaux ont eſſuyés dans le dernier combat, ſeront réparés à la même époque.

Extrait de la liſte des officiers & équipages tués & bleſſés, à bord des différens vaiſſeaux de l'eſcadre anglaiſe, dans le combat du 12 avril 1782, aux Indes orientales.

	morts.	bleſſés.
A bord du Superbe.	59.	96.
de l'Exéter.	4.	40.
du Magnanime.	0.	7.
du Monmouth.	45.	102.
du Monarque.	7.	28.
du Worceſter.	8.	26.
du Burford.	6.	36.
de l'Aigle.	0.	22.
du Héro..	2.	13.
du Sultan.	0.	9.
de l'Iſis.	6.	51.
TOTAL	137.	430.

Dans le nombre des morts, il y a eu trois officiers à bord du *Superbe*, un à bord du *Monmouth*, un à bord du *Worceſter*, & un ſur *le Burford.*

Deſcription du combat donné devant l'iſle de Ceylan, *le 12 avril 1782.*

L'eſcadre françaiſe étoit de 12 vaiſſeaux avec des frégates, commandée par M. DE SUFFREN. : l'eſcadre anglaiſe de 11 vaiſſeaux, avec quelques frégates, étoit commandée par l'amiral ÉDOUARD HUGHES.

L'amiral HUGHES, rend compte dans ſa lettre du 10 mai, que, pendant qu'il faiſoit route le long de la côte de *Coromandel*, venant de la partie du Nord ſur la rade de *Trinquemalé*, il eut connoiſſance de l'eſcadre ennemie com-

posée de dix-huit voiles, lui restant dans la partie du Nord-Est, vers midi le 8 avril, qu'il continua sa route ; que l'ennemi le suivit, & resta à vue, les 9, 10, & 11. Ayant atterri sur l'isle de *Ceylan* le 11, à environ quinze lieues au vent de *Trinquemalé*, il laissa arriver pour cette rade.

Le 12 avril, à la pointe du jour, voyant que l'ennemi avoit gagné le vent sur son escadre, parce qu'elle avoit fait vent-arrière toute la nuit, & s'appercevant aussi, que leurs vaisseaux doublés en cuivre s'approchoient sensiblement, en faisant force de voiles, des vaisseaux de son arrière-garde, il se décida à les attendre, pour les combattre.

A neuf heures du matin, l'amiral anglais fit signal de former la ligne de combat au plus près, tribord amures, à deux encablures de distance les uns des autres. L'ennemi étant alors droit dans le vent, à la distance à-peu-près de deux lieues ; le vent étoit au Nord $\frac{1}{4}$ Nord-Est.

L'ennemi continua de manœuvrer & de faire des changemens de positions dans sa ligne, jusqu'à midi & un quart : alors il arriva pour nous combattre. Cinq voiles de leur avant-garde forçoient de voiles, afin de se mettre à portée de notre avant-garde, pour lui livrer combat ; & pendant ce temps, les autres sept vaisseaux portèrent directement sur notre corps-de-bataille.

L'escadre anglaise *A*, fig. 43, pl. XXXIV, formée en ligne de combat, à deux encablures de distance, les amures à tribord.

L'escadre ennemie *F*, droit dans le vent, restant au Nord-$\frac{1}{4}$-Nord-Est, à deux lieues de distance, & faisant force de voiles, pour atteindre les Anglais.

Fig. 44, même planche, l'avant-garde anglaise, de quatre vaisseaux.

A, le corps-de-bataille de trois vaisseaux.

C, l'arrière-garde de quatre vaisseaux.

G, l'avant-garde ennemie composée de cinq vaisseaux, forçant de voiles, pour approcher & combattre les quatre vaisseaux de l'avant-garde anglaise.

F,

F, le commandant français, avec les ſept autres vaiſſeaux de leur ligne, faiſant route droit ſur le corps-de-bataille anglais, qui conſiſtoit dans les trois vaiſſeaux, *le Superbe*, *le Monmouth* ſon matelot-d'avant, & *le Monarque* ſon matelot-d'arrière.

Fig. 45, même planche, le commandant français, ſur *le Héros*, avec *l'Orient* ſon matelot d'arrière, arrivant pour attaquer *le Superbe* : on dit que *le Héros* ſe mit à portée de piſtolet.

H, *H*, les cinq autres vaiſſeaux de l'ennemi ſoutenant *le Héros* dans l'attaque qu'il donne ſur le corps-de-bataille anglais.

A, l'amiral anglais, ſur le vaiſſeau *le Superbe*, recevant le feu du *Héros* à portée de piſtolet, comme on l'a dit.

B, les quatre vaiſſeaux de l'avant-garde anglaiſe, ſoutenant l'attaque de la part de cinq vaiſſeaux ennemis.

C, les quatre vaiſſeaux de l'arrière-garde anglaiſe, qui ne paroiſſent pas avoir pris beaucoup de part au combat.

G, les cinq vaiſſeaux de l'avant-garde ennemie, donnant l'attaque à l'avant-garde anglaiſe.

Fig. 46, même planche ; le vaiſſeau *le Héros F*, monté par M. DE SUFFREN, après avoir été fort maltraité par le feu de l'amiral anglais *A*, laiſſe courir pour aller ſur *le Monmouth E*, qui eſt aux priſes avec un autre de ces ſept vaiſſeaux : il donne lieu à d'autres vaiſſeaux de ſon arrière-garde de ſe porter ſucceſſivement à l'attaque du corps-de-bataille, où on dit que le combat étoit le plus vif.

C, le vaiſſeau *le Monmouth* tomba ſous le vent de la ligne, vers trois heures, après avoir été démâté de ſon grand mât & de ſon mât d'artimon.

Les quatre vaiſſeaux *B*, de l'avant-garde, attaqués par cinq vaiſſeaux ennemis.

Figure 47, planche XXXV ; à trois heures quarante minutes (1), le vent, contre ſon ordinaire, ſe tenant tou-

(1) Le texte anglais dit à 5 heures 40 minutes, mais ce doit être une faute d'impreſſion.

jours dans la partie du Nord, ſans eſpoir d'une briſe du large, l'amiral HUGHES, dans la crainte de laiſſer trop affaler ſes vaiſſeaux ſur la côte de l'iſle de *Ceylan*, fit ſignal à ſon eſcadre de virer de bord, & de ſe former ſur la ligne de combat au plus près, babord amures; & pendant tout ce temps, le combat ne diſcontinua pas.

A 5 heures 40 minutes, ſe trouvant par quinze braſſes d'eau, & craignant que *le Monmouth*, déſemparé, comme il l'étoit, ne dérivât trop ſur la côte, le ſignal fut fait à l'eſcadre anglaiſe de mouiller.

A 6 heures 40 minutes, l'eſcadre ennemie ſe retirant en grand déſordre, le combat finit. Le mauvais état du vaiſſeau *le Héros*, obligea M. DE SUFFREN d'en retirer ſon pavillon de commandement, & de le porter ſur *l'Annibal Français*.

A, l'eſcadre anglaiſe, dans l'évolution de virer à bord, fut expoſée à un feu d'enfilade de la part de l'ennemi, après avoir quitté la bordée de tribord qu'elle avoit auparavant, *B B*.

F, l'eſcadre ennemie.

V, le vent au Nord.

Fig. 48. même planche : les vaiſſeaux anglais, *A*, *A*, *A*, après avoir viré de bord, s'être retirés ſous le vent, & s'être mis dans une poſition analogue à celle du ſyſtême de défenſe, que j'ai dit avoir été fréquemment mis en pratique par l'ennemi, ont actuellement le Cap à l'Eſt : à cette époque le combat reprit des batteries de babord, & dura encore plus d'une heure; mais comme le danger de voir dériver *le Monmouth* ſur la terre, exiſtoit toujours, on fit ſignal à l'eſcadre de mouiller.

L'amiral français *F*, ne paroiſſant pas diſpoſé à renouveller l'attaque, qui, ſuivant le ſyſtême dont je viens de faire mention, auroit pu, en ce moment, être ſuivie de beaucoup d'inconvéniens & de pertes pour lui, ſe retira alors avec ſes vaiſſeaux, en très-grand déſordre, faiſant route à l'Eſt, & après avoir quitté la bordée de tribord *GG*. Mais on ne dit pas ſi ce changement fut fait en virant vent-devant ou vent-arrière.

Particularités remarquables du combat devant l'iſle de Ceylan, *du 12 avril 1782.*

Ce fut préciſément ce même jour que l'amiral RODNEY combattit & battit M. DE GRASSE aux *Indes Occidentales*, entre les iſles de la *Dominique* & de la *Guadeloupe*, à un côté tout oppoſé du globe.

L'amiral HUGHES fut obligé d'accepter le combat dans cette occaſion, par le beſoin de protéger ceux de ſes vaiſſeaux les plus mauvais marcheurs, qui furent en danger d'être atteints par les bons voiliers de l'eſcadre ennemie, qui avoit chaſſé l'eſcadre anglaiſe pendant quatre jours. Sans cette néceſſité, il eût été diſpoſé à éviter le combat dans cette occaſion, comme dans la précédente : on y trouve des preuves ſuffiſantes des riſques & de la difficulté, pour ne pas dire de l'impoſſibilité qu'il y a pour une eſcadre, de fuir par le côté de ſous le vent, ainſi que je l'ai ci-devant démontré.

Quoique M. DE SUFFREN n'ait pas eu tout le ſuccès qu'il s'étoit promis de ſon attaque bien concertée, ſur l'arrière-garde, de l'eſcadre anglaiſe, dans l'affaire du 17 février ; l'attaque qu'il donna dans cette affaire du 12 avril, ſur l'avant-garde, attaque également bien concertée, prouve avec évidence, ſon génie, ſa bravoure, & ſes talens militaires.

Si M. DE SUFFREN eut aſſez de vent dans cette affaire, d'abord pour amener vent-arrière ſon avant-garde, ſur l'avant-garde anglaiſe pour l'attaquer ; s'il a pu enſuite, après s'être mis en bataille juſqu'à portée de piſtolet du corps-de-bataille anglais, faire rallier à lui ſon arrière-garde pour le ſoutenir ; ſi dans cette occaſion les vaiſſeaux de l'arrière-garde anglaiſe n'ont pas pu venir à temps pour prendre part au combat & pour harraſſer un ennemi déja bien maltraité : on y trouve la preuve très-marquée de la convenance & de la poſſibilité qu'il y a d'amener la totalité, ou une partie ſeulement, d'une armée navale, contre

une moindre partie des forces d'une armée ennemie : & l'effet de cette diſpoſition doit avoir des ſuites infiniment importantes dans les combats de mer, auſſi bien que dans les batailles à terre.

On y peut trouver auſſi la preuve, que quoique l'eſcadre anglaiſe eût, dans le commencement de cette affaire, manœuvré pour éviter le combat, cependant les vaiſſeaux attaqués, une fois qu'ils furent engagés dans le combat, ne montrèrent aucune diſpoſition de quitter le champ de bataille, ni de laiſſer courir, pour donner lieu aux vaiſſeaux plus en arrière de venir à leur ſecours, quand même ils y euſſent pu être à temps.

Quoique le riſque de s'affaler ſur la côte de l'iſle de *Ceylan*, puiſſe ſervir d'excuſe à l'amiral HUGHES, pour avoir viré de bord vent-arrière pendant le combat & en préſence de l'ennemi, comme on le voit, figure 47, pl. XXXV, & quoiqu'il ait enſuite renouvelé le combat ſur l'autre bord, fig. 48, même planche ; cependant l'ennemi a pu dire (comme pluſieurs Généraux anglais l'ont dit des Français dans de ſemblables occaſions) que l'amiral HUGHES avoit été battu, par la raiſon que ſon eſcadre fut décidément forcée à quitter ſa première ligne.

Voici ce qu'on peut y répondre : ſi l'amiral HUGHES, preſſé par le riſque imminent de s'affaler ſur la côte de *Ceylan*, fut obligé à cette évolution, de virer vent-arrière, il réforma par là ſa ligne ſous le vent, pour ſe mettre dans une plus forte poſition : c'eſt ce que les eſcadres françaiſes ont fait dans toutes les occaſions précédentes, toutes les fois qu'elles ont été attaquées par le côté du vent ; & comme M. DE SUFFREN avoit l'option d'arriver ſur l'eſcadre anglaiſe & de renouveler le combat, & qu'il ne l'a pas jugé à propos, on peut regarder cette affaire comme une bataille rangée. Sous un autre point de vue, ſi on fait attention que l'eſcadre anglaiſe mouilla dans le même endroit, & ſembla prendre ainſi poſſeſſion du champ de bataille, & que M. DE SUFFREN prit évidemment le large avec ſes vaiſſeaux, la victoire doit, d'après les loix de la guerre, être adjugée à l'amiral anglais HUGHES.

Digitized by Google

Si nous revenons au combat du 17 février, contre M. DE SUFFREN, nous y verrons que l'eſcadre anglaiſe mit le cap ſur l'ennemi, le combattit ſur l'autre bord, & le força à prendre le large, tandis qu'il auroit pu continuer le combat: il en réſulte que, dans cette affaire auſſi, la victoire appartient à l'eſcadre anglaiſe.

Si je conſidère la force du canon, ſi je me rappelle combien peu d'effet produit quelquefois une canonnade de plus de trois heures, je ne puis m'empêcher de finir par remarquer que, dans cette occaſion, une canonnade qui ne dura que neuf minutes, déſempara à un point étonnant le vaiſſeau *le Héros*, de M. DE SUFFREN; que le vaiſſeau *le Superbe*, monté par l'amiral anglais, eut dans ce combat 59 morts & 96 bleſſés; & *le Monmouth*, eut 45 morts & 102 bleſſés.

F I N.

OBSERVATIONS

*Sur la quatrième Partie de l'*Eſſai de Tactique navale de JEAN CLERK, *qui contient des Deſcriptions de Combats.*

Audi alteram partem.

Digitized by Google

OBSERVATIONS

*Sur la quatrième Partie de l'*Eſſai de Tactique navale de JEAN CLERK, *qui contient des Deſcriptions de Combats.*

COMBAT de l'amiral SAMUEL HOOD.

JE ſuis bien éloigné de vouloir atténuer la bravoure de l'amiral SAMUEL HOOD, ni le mérite de ſa noble entrepriſe : avec 22 vaiſſeaux de ligne, il tente de ſecourir une ville aſſiégée, & bloquée par 29 vaiſſeaux de ligne français, y reſte mouillé, conſerve audacieuſement ſon poſte au mouillage, pendant 12 jours, & ſe retire enfin, malgré la préſence d'un ennemi ſupérieur en forces, lorſqu'il voit la place rendue, & toute tentative pour la ſauver devenue infructueuſe : mais je dois relever quelques inexactitudes de l'hiſtorien anglais, que je viens de traduire.

L'AMIRAL HOOD (dit notre auteur, page 51, lig. 11 & ſuiv.) *appareilla pour tenter de ſecourir Saint-Chriſtophe, avec 22 vaiſſeaux de ligne, 5 frégates et 2 goilettes .... et ſe détermina à attaquer l'armée ennemie qui conſiſtoit en 33 vaiſſeaux, et qui étoit alors à l'ancre dans la rade de la Baſſe-terre de l'isle Saint-Chriſtophe.*

Ceci nous préſente l'idée d'une eſcadre anglaiſe de 22 vaiſſeaux qui oſe en attaquer une françaiſe de 33, par conſéquent plus forte de moitié en ſus.

Cependant le fait eſt qu'il n'y avoit que 29 vaiſſeaux de ligne dans l'armée françaiſe, deux deſquels étoient des vaiſſeaux de 50 : que l'on ne compte pas ordinairement comme vaiſſeaux de ligne ; & un troiſième *le Caton*, étoit allé débarquer à *Sandy-point*, son artillerie de 24 livres de balle, afin de remplacer à l'armée du ſiége celle de ce calibre, qui avoit naufragé ſur la côte. *Le Caton* ne put, par conſéquent, être préſent à cette affaire; ce qui réduit les forces françaiſes à 26 vaiſſeaux contre 22 anglais.

En effet, comme le patriotiſme et le deſir de montrer, dans le plus beau jour poſſible, les actions de ſes compatriotes, n'empêche pas toujours l'auteur anglais d'être vrai, il dit plus bas, page 52, ligne 23 & ſuivantes.

« *Nous apperçumes diſtinctement à la pointe du jour, le 25;* » *33 vaiſſeaux ennemis, dont 29 à 2 batteries, formées en ligne* » *de combat.* »

Page 52, ligne 25. « *Je fis mine d'attaquer, ce qui écarta un* » *peu M.* DE GRASSE *de la terre: voyant alors la poſſibilité* » *d'aller prendre le mouillage qu'il venoit de quitter, je fis route en* » *conſéquence, ſachant bien que c'étoit le ſeul moyen par lequel* » *je puſſe eſpérer de ſecourir l'isle, &c.* »

Pour apprécier cette aſſertion, il faut avoir, ſous les yeux, la carte de *Saint Chriſtophe* repréſentée en la fig. 49, Pl. XXXV.

Le point de défenſe de l'isle *Saint-Chriſtophe*, la partie aſſiégée, & à laquelle il falloit porter ſecours, étoit le fort de *Brimſtone-hill*, à ſix lieues ſous le vent du mouillage des ſalines en *A*.

L'hiſtorien de la dernière guerre, parlant de cette affaire, page 242, dit en effet avec raiſon :

« De tous les mouillages autour de cette isle, le plus favo- » rable que l'armée navale anglaiſe pût prendre pour jeter un » ſecours auſſi prompt que direct dans *Brimſtone-hill*, étoit » celui de *Sandy-point*, C. »

Ce n'eſt point la *mine d'attaquer* que fit l'amiral HOOD qui *écarta un peu M.* DE GRASSE *de la terre.*

Le Général français, informé par ſes frégates de l'approche de l'amiral HOOD, fit ſignal à ſon armée d'appareiller du mouil-

lage de la *Baſſe-terre* où il étoit au point *B*, pour ne pas attendre l'ennemi au mouillage, et ſur-tout pour l'empêcher de s'emparer du mouillage de *Sandy-point C*, poſte eſſentiel, & le ſeul où l'amiral anglais eût pu remplir ſon objet de jeter du ſecours dans la place aſſiégée.

On va donner ici une deſcription de cette affaire, & des différentes poſitions que prirent ſucceſſivement les deux armées. Voyez la même figure.

PREMIÈRE POSITION. *D R*, *D R*, poſition de l'armée française à 8 heures du matin, *a* l'eſcadre légère. *D*, *D*, poſition de l'armée anglaiſe à 8 heures du matin.

DEUXIÈME POSITION. *E R*, *E R*, poſition de l'armée françaiſe à midi; *b* l'eſcadre légère. *E E*, poſition de l'armée anglaiſe à midi.

TROISIÈME POSITION. *G g*, poſition de l'armée françaiſe, à 3 heures, lors du combat. *G*, poſition de l'armée anglaiſe, à 3 heures, au moment du combat.

QUATRIÈME POSITION. *H H*, poſition de l'armée anglaiſe, à la fin du combat. *I*, *I*, poſition de l'armée françaiſe revenant du combat.

Ce combat fut ſuivi de deux autres attaques le 26 : la premiere dura depuis neuf heures & demie du matin, juſqu'à 11 heures 3 quarts; & la ſeconde depuis deux heures & demie juſqu'à 3 heures 1 quart, les armées dans la poſition *G g*, *H H* & *I I*.

Les anglais venoient avec l'avantage du vent, & purent ranger l'iſle de *Nièves* de très-près.

« A la vue des Français (dit l'auteur de L'HISTOIRE DE LA » DERNIÈRE GUERRE) l'armée anglaiſe, qui, malgré l'avantage » du vent, s'efforçoit d'éviter le combat avec autant de ſoin » que ceux-ci cherchoient à l'engager, revira de bord pour » s'approcher de *Saint-Chriſtophe*. La variation du vent à l'Eſt-» Sud-Eſt lui donna encore la facilité de courir largue vers cette » isle, pendant qu'elle obligeoit les Français de tenir le plus » près pour la ſerrer ſur *Nièves*. »

Il eſt bien apparent qu'alors, voyant l'armée françaiſe ſupérieure en forces entre lui & le mouillage de *Sandy-point*, l'amiral anglais profita de l'avantage du vent, & ſe décida à

prendre le mouillage de la baie des ſalines *A*, & qu'il y parvint aiſément d'après ſa poſition, malgré les efforts de l'avant-garde françaiſe, qui ne put endommager que légèrement quelques vaiſſeaux de ſon arrière-garde.

Il n'eſt pas beſoin de prendre beaucoup de peine pour faire remarquer au lecteur impartial, que l'expoſé de l'auteur anglais n'eſt pas exact, juſques-là, ſur cette affaire.

Ce n'eſt point parce que l'amiral HOOD fit mine d'attaquer, que l'amiral français fit appareiller ſon armée: HOOD n'a point pris le mouillage que l'armée navale françaiſe venoit de quitter, mais un autre plus au vent & plus éloigné encore du point d'où il eût pu remplir ſon objet de ſecourir l'iſle aſſiégée. Il n'a pris ce mouillage que parce qu'il ne put faire mieux.

Page 53, ligne 23 & ſuivantes. « *Depuis ce moment, M.* » *DE GRASSE ſe tint prudemment hors de portée; pluſieurs* » *vaiſſeaux français avoient beaucoup ſouffert.* »

Voici ce que dit, à ce ſujet, l'auteur de L'HISTOIRE DE LA DERNIÈRE-GUERRE, page 245.

« Le C. DE GRASSE, convaincu alors que de nouvelles » attaques ne ſeroient qu'en pure perte d'hommes & de muni- » tions de guerre, y renonça entièrement, mais en ſe tenant » ſous voiles, juſqu'à la fin du ſiége de *Brimſtone-hill*, & » toujours en vue de l'armée anglaiſe, il continua de la bloquer » & de protéger en même temps l'arrivée des convois qu'on » lui envoyoit de la *Martinique* & de la *Guadeloupe*. »

L'objet du Général français étoit rempli, en empêchant l'anglais de ſecourir *Brimſtone-hill*: il devient en effet inutile de répéter plus long-temps des attaques ſur l'armée anglaiſe ſerrée & emboſſée dans une poſition formidable, & qu'il étoit impoſſible d'entamer.

Page 54, ligne 33. « *Mais les vaiſſeaux l'*Alfred, *le* Canada » *& la* Réſolution, *qui ſont ſous voiles, leur ſont obſtacle,* » *& les décident à arriver ſucceſſivement & à prendre le* » *large.* »

Si le Général français eût eu, comme le dit ici l'auteur anglais, le projet d'enfiler les vaiſſeaux de l'arrière-garde anglaiſe & de doubler la ligne, il n'eſt guère probable que

trois vaiſſeaux à la voile l'euſſent empêché de faire cette évolution, & de ſe mettre entre la terre & l'armée anglaiſe, ſupérieur en forces comme il l'étoit : je tiens, en effet, d'un principal officier, qui s'eſt trouvé à cette affaire, que M. DE GRASSE n'eut pas alors un tel projet, qui étoit bien, ſelon moi, cependant le meilleur qu'il eût pu adopter pour mettre en déroute l'armée anglaiſe, & pour profiter de ſa ſupériorité ſur elle.

Pour ne pas pouſſer plus loin ces obſervations déja ſuffiſantes, je me réſumerai ſur cette affaire, en diſant qu'on y voit plutôt une bravade de l'amiral anglais qui tente, ſans ſuccès, de donner ſecours à l'iſle aſſiégée, ſachant à qui il avoit à faire (1), & qu'il ne s'expoſoit pas beaucoup : on y voit peu d'énergie de la part du Général français, qui, par un manque de talens, bien plus clairement encore démontré dans l'affaire du 12 avril, dont il ſera queſtion ci-après, a rendu nuls & ſans utilité des moyens très-conſidérables qu'il auroit eu alors pour mettre totalement en déroute l'armée anglaiſe.

La faute de cette affaire de *Saint-Chriſtophe*, eſt donc toute au Général français ; qui, en ſe retirant vers *Nièves* après la priſe de *Saint-Chriſtophe*, laiſſa, par ſa négligence & par une fauſſe combinaiſon, échapper l'armée anglaiſe ; on n'y trouve pas de preuves extraordinaires *de la ſupériorité complette de l'adreſſe des marins anglais, ni de l'infériorité de talens maritimes chez les français* : dans l'une & dans l'autre armée, il y avoit de braves capitaines & de bons marins, qui n'ont pu agir qu'en ſuivant les ordres de leur amiral reſpectif.

(1) C'eſt le propos de l'amiral HOOD, lorſque quelqu'un de ſes amis lui obſerva, au moment où il formoit le projet d'aller porter du ſecours à *Saint-Chriſtophe*, qu'il étoit inférieur en forces à l'amiral français, & qu'il riſquoit de compromettre ſon eſcadre : « *Je ſais bien*, lui répondit-il, *à qui j'ai à faire.* »

COMBAT de l'amiral RODNEY avec M. DE GRASSE, du 12 avril 1782.

Deſcription des combats des 9 & 12 avril 1782, entre l'armée anglaiſe commandée par l'amiral RODNEY, *& l'armée françaiſe par M.* DE GRASSE.

On ne parlera ici que du combat du 12, qui a été ſi malheureuſement déciſif, en faveur des Anglais; & avant de relever quelques inexactitudes de l'auteur anglais ſur les détails de ce combat, il eſt néceſſaire de faire ici quelques obſervations préliminaires, fondées en partie ſur des informations priſes dans le temps aux Iſles-du-Vent, de témoins oculaires.

La première idée à établir, c'eſt que malgré les pompeux éloges qu'en ont fait les Anglais, comme ils ont coutume de faire pour ne pas décourager ceux qui ſe laiſſent prendre par eux, & pour ne pas en dégoûter les autres; il s'en faut de beaucoup que M. DE GRASSE fuſſe doué de cette rare capacité, & de ces grands talens maritimes qui euſſent pu le rendre digne compétiteur, ſur-tout avec des forces inférieures, d'un des plus fameux & des plus heureux amiraux anglais. On a pu voir dans l'examen qui précède de l'affaire de *Saint-Chriſtophe*, que ſon peu de prévoyance a rendu l'amiral HOOD le maître de ſe jouer de lui, avec des forces très-inférieures, de prendre & de garder le mouillage de *Saint-Chriſtophe*, & de s'en retirer quand il l'a voulu.

Dans le combat de la *Grenade*, du vice-amiral D'ESTAING contre BYRON, du 6 juillet 1779, cité dans la première partie de cet ouvrage, il eſt connu que, ſoit inattention ou manque d'activité, ſoit peut-être par un ſentiment de jalouſie trop fréquent dans ces temps-là, M. DE GRASSE ſeconda mal ſon chef, & fut cauſe que cette affaire n'eut qu'un ſuccès beaucoup moins complet, ſa diviſion toute entière étant reſtée

ſous le vent, & n'ayant eu aucune part au combat.

M. DE GRASSE avoit un frère évêque qui mourut de chagrin, à la nouvelle de ſa défaite, pendant qu'il ſe pavanoit à *la Jamaïque* & ſe faiſoit préſenter à *Londres* au roi GEORGE : il avoit des collatéraux de ſon nom qui ont rendu de bons ſervices dans la marine : il y en a qui ſont reſtés fidèles à la patrie malgré les ſollicitations & la défection des leurs : ces titres reſpectables n'empêchent pas l'hiſtorien d'être vrai & impartial : je dois dire tout ce que je ſais de capable d'éclairer cet événement.

J'étois à la *Martinique*, lorſque cette armée navale ſe diſpoſoit à ſortir pour ſe rendre à *Saint-Domingue* avec un nombreux convoi, & ſe réunir à d'autres forces de terre & de mer, avec leſquelles on auroit infailliblement pris la *Jamaïque*. RODNEY avec ſon armée étoit à *Sainte-Lucie*, à 10 lieues ſeulement de la nôtre, informé, chaque jour, par ſes frégates d'obſervations, de la poſition des Français : probablement il avoit auſſi des eſpions à terre, ſelon la pratique invariable de cette nation, qui réuſſit plus ſouvent par les moyens corrupteurs de ſon or, que par la guerre ouverte, & emploie plus volontiers la trahiſon qu'une franche bravoure : ils appellent cela épargner l'effuſion de ſang humain.

Il étoit naturel de penſer qu'un Général ſe ſentant dans la poſition de M. DE GRASSE, très-inférieur en forces, eût dû uſer de politique & de ruſe, & n'eût point annoncé ſon départ à l'avance. Le croira-t on ? tout le monde ſavoit à la *Martinique*, pluſieurs jours à l'avance, le jour & l'heure à laquelle l'armée navale devoit ſortir du port : cette heure étoit en plein jour, & on y fut exact : première faute.

J'étois à un dîner, chez le préſident DE PEINIER, Intendant de la *Martinique*, où ſe trouvoient réunies environ quarante perſonnes, Généraux de terre & de mer, Capitaines de vaiſſeaux, Colonels & autres, quelques jours avant le départ de l'armée : il y avoit au moins, autour de la table, deux fois autant de domeſtiques ou de curieux, dans le nombre deſquels ne pouvoient manquer d'être quelques eſpions de RODNEY. M. DE GRASSE exprima, dans ſa converſation, beaucoup de plaintes ſur l'incomplet & le mauvais état de ſes équipages, ſur la trop petite

quantité de poudre qui lui reſtoit : il termina cette indiſcrette diſcuſſion, en diſant, d'une voix de Stentor, ces mots qui m'ont tellement étonné que je ne les ai jamais oubliés : « J'ai écrit » au miniſtre que quand j'aurai tiré toute ma poudre, je » rendrai les vaiſſeaux du roi aux Anglais. » Une telle imprudence laiſſe à penſer que ce Général étoit peu fait pour être chargé d'auſſi grands intérêts nationaux : car il eſt certain que ce propos rapporté à RODNEY, à l'inſtant, par quelqu'un de ſes émiſſaires, n'aura pu que l'encourager à pourſuivre, avec ardeur, un adverſaire qu'il ſavoit dégarni de munitions, & ſur-tout de l'article eſſentiel de la poudre : deuxième grande faute.

Une autre troiſième faute que fit ce Général, fut de laiſſer derrière lui, à ſon départ de la *Martinique*, le vaiſſeau le *Saint-Eſprit* de 80 canons, qui auroit pu être prêt, au pis aller, quelques jours plus tard : un vaiſſeau de plus de cette force n'étoit pas à négliger, dans une armée navale qui avoit à ſe meſurer avec un ennemi ſupérieur en forces ; & d'ailleurs c'étoit laiſſer ce vaiſſeau expoſé à ſe faire prendre, en ſe rendant à *Saint-Domingue* ſéparément.

Après la première rencontre du 9 avril, dont l'armée françaiſe, qui avoit le vent, ſe tira aſſez bien, le peu d'ordre dans la manœuvre & dans les évolutions occaſionnèrent des avaries : deux vaiſſeaux ayant reçu des avaries par un canon crevé, le *Caton* & le *Jaſon*, par un abordage, furent obligés de relâcher à la *Guadeloupe* pour ſe réparer : encore deux vaiſſeaux de moins ; raiſon de plus pour tenir le vent, éviter le combat, & ſe borner à mettre ſon convoi en ſûreté : quatrième faute.

Le 12 avril, à 1 heure du matin, pendant que l'armée françaiſe louvoyoit ſans ordre, les vaiſſeaux le *Zélé* & la *Ville de Paris* s'abordèrent : cinquième faute. Cet événement eut lieu par l'entêtement & la préſomption d'un jeune officier commandant le quart, qui ne voulut point écouter l'avis d'un officier expérimenté & ancien, qui, d'après les abſurdes ordonnances de ce temps-là, étoit, ſous le titre d'officier auxiliaire, ſubordonné à un jeune homme ſans expérience. Le *Zélé* perdit, dans cet abordage, ſon beaupré & ſon mât de miſaine : la *Ville de Paris* eut auſſi quelques avaries ; l'un & l'autre tombèrent beaucoup

beaucoup ſous le vent, ſur-tout le *Zélé* qui, ne pouvant pas manœuvrer, ſe mit ſous la remorque de la frégate l'*Aſtrée*.

Quatre vaiſſeaux anglais chaſſérent le *Zélé* & ſa remorque. « *Ce mouvement* (dit l'auteur anglais, page 67,) *obligea M.* » DE GRASSE *d'arriver en dépendant, vers* H, fig. 28, » pl. XXX, *pour lui porter ſecours.* »

Voilà une erreur de M. CLERK, & ce fut une très-grande faute de M. DE GRASSE; car il n'étoit aucunement néceſſaire, pour ſauver le *Zélé*, comme on va le prouver, d'arriver & de faire perdre l'avantage du vent à toute l'armée, d'où eſt réſulté la perte de la bataille, en grande partie.

Lorſque l'amiral DE GRASSE jugea à propos de faire arriver toute ſon armée, il étoit environ 5 heures du matin : la *Ville-de-Paris*, ainſi que le *Zélé*, étoient infiniment ſous le vent de toute l'armée françaiſe. L'armée anglaiſe étoit plus ſous le vent encore, & fort éloignée; la tête de cette armée reſtoit au Sud de la *Ville-de-Paris*, à la diſtance de près de 3 lieues.

A 6 heures un quart, les vaiſſeaux anglais qui chaſſoient le *Zélé* levèrent chaſſe, étant encore au moins à 1 lieue & demie de l'arrière & ſous le vent de ce vaiſſeau; ils firent route pour ſe rallier à leur armée.

A 7 heures & demie, le *Zélé* relevoit à plus de trois lieues de l'arrière les vaiſſeaux anglais les plus proches de lui, faiſant depuis 6 heures & demie, à l'aide de l'*Aſtrée*, 5 à 6 nœuds par heure. A 10 heures, il étoit mouillé à la *Baſſe-terre* de la *Guadeloupe*, & à près de 7 lieues du champ de bataille; le combat ayant été engagé à 7 heures 45 minutes.

D'après cet expoſé, comme il eſt clair que dès 6 heures 1 quart le vaiſſeau le *Zélé* ne couroit plus aucun riſque, M. DE GRASSE pouvoit au moins faire, à 6 heures & demie, le ſignal à l'armée de reprendre les amures à tribord, & de s'élever au vent toutes voiles dehors; donc il étoit abſolument inutile, pour ſauver le *Zélé*, de donner cette bataille. Sixième faute, & celle de toutes qui a eu les plus graves conſéquences.

Bien plus, ſi le *Zélé*, faiſant route pour la *Guadeloupe*, eût couru des riſques, l'armée françaiſe établie babord amures, & marchant ainſi vers la *Dominique*, s'éloignoit de ce vaiſſeau &

l'abandonnoit, tandis que l'armée anglaiſe, ſupérieure à la nôtre de 7 vaiſſeaux, & établie tribord amures, faiſoit route ſur la *Guadeloupe*, conſéquemment ſur le *Zélé*, & qu'ainſi les chaſſeurs qu'elle auroit détachés à ſa pourſuite, euſſent été ſoutenus par leur armée même.

Donc, non ſeulement il étoit abſolument inutile, pour ſauver *le Zélé*, de donner la bataille; mais en la donnant, on évoluoit de manière à rendre infaillible la priſe de ce vaiſſeau, s'il eût pu être pris. J'ai entendu dire la même choſe au capitaine GRAS-PRÉVILLE du vaiſſeau *le Zélé*, qui vint à *la Martinique*, peu de jours après le combat, pour ſe faire radouber.

A 5 heures 3 quarts, 6 heures & 6 heures 1 quart, M. DE GRASSE avoit fait les ſignaux de ralliement, de former la ligne babord amures dans l'ordre renverſé, & de forcer de voiles, à ſon armée très-diſperſée. Pendant que *le Zelé*, qui n'étoit plus pourſuivi, faiſoit route pour *la Guadeloupe*, les vaiſſeaux français forçoient de voiles pour parvenir à leurs poſtes. *La Ville-de-Paris* n'aidoit en rien à la formation de la ligne : au lieu de s'élever pour rencontrer ſon armée qui venoit du vent, elle mit en panne à 6 heures & demie, & y reſta une demi-heure. C'étoit certainement une bien grande faute, tandis qu'il étoit ſi important de ſe tenir au vent des Anglais, le plus poſſible. Septième faute.

L'auteur anglais dit, page 68, ligne 18 & 19 : « *L'armée* » *ennemie, qui a gagné le vent, prolonge de même notre ligne à* » *bords oppoſés.* »

Il eſt vrai que le vaiſſeau de tête ennemi, déſeſpérant alors que ſon armée pût paſſer au vent de *l'Hercule*, notre chef de ligne, arriva, ſuivi des autres vaiſſeaux de ſon armée, pour former ſa ligne ſous le vent de la nôtre, & nous combattre à bords oppoſés; mais ce mouvement fut très-volontaire de la part des Anglais : le vaiſſeau anglais, chef de ligne, & quelques-uns des vaiſſeaux de tête, auroient pu doubler au vent *l'Hercule*, mais le reſte de leur armée inconteſtablement ne le pouvoit pas. Le chef de la ligne anglaiſe arriva donc volontairement, tant par cette raiſon que parce qu'en paſſant à grande portée de notre avant-garde, il rendoit inutile une

partie de notre armée, & le combat à bords oppoſés nous devenoit ainſi plus déſavantageux.

Au lieu d'accepter le combat à bords oppoſés, l'amiral français DE GRASSE, auroit dû faire prendre les amures à tribord, à ſon armée, pour combattre l'ennemi au même bord, ou pour être le maître de ne pas combattre. C'étoit le moment au moins où la tête de l'armée anglaiſe prit volontairement le parti de former, à grande portée de canon, ſa ligne ſous le vent de la nôtre; c'étoit ce moment qu'il falloit ſaiſir pour faire virer l'armée vent devant tout-à-la-fois. Le vaiſſeau *le Zélé*, cauſe alléguée du combat, déja à plus de 3 lieues des Anglais qui ne le pourſuivoient plus, étoit indubitablement hors de toute atteinte.

Mais au lieu de ce mouvement indiqué ſi clairement, M. DE GRASSE, fit, à 7 heures trois quarts, le ſignal à l'armée d'arriver au *S. S. O*, toute en même temps. Dans ce moment les vents étoient à l'Eſt; la ligne françaiſe cherchoit à s'établir *S. S. E* & *N. N. O*, babord amures; *l'Auguſte*, ſixième vaiſſeau de cette ligne, étoit par le travers du quatrième vaiſſeau anglais, à la petite portée du canon. Le chef de file ennemi devoit être par le travers du neuvieme vaiſſeau français: la projection des deux lignes tendoit à former entr'elles un angle aigu, de manière que notre vaiſſeau de tête étoit preſque hors de portée des ennemis, & de manière auſſi que l'avant-garde anglaiſe, quoique ſous le vent de la nôtre, étoit toute-fois au vent d'une partie de notre centre & de toute notre arrière-garde.

Dans cette poſition reſpective des deux armées (voyez la fig. 50, pl. XXXVI), les 30 vaiſſeaux français *F F*, pour obéir au ſignal, arrivent tous à la fois, du *S. S. E.* aire-de-vent de leur route, au *S. S. O*; c'eſt-à-dire, que, rangés ſur la ligne *S. S. E* & *N. N. O*, ils courent en échiquier largues de 4 aire-de-vents, *G G*, les ennemis *H H*, ayant leur route & leur ligne formée au *N.* quart-*N. O* ou au *N. N. O*, c'eſt-à-dire, largues auſſi de 3 ou 4 quarts, les deux armées doivent bientôt ſe traverſer: bientôt l'arrière garde françaiſe doit être conſidérablement ſous le vent de toute l'armée anglaiſe, tandis que l'a-

vant-garde & le corps de bataille battus d'écharpe par la manière dont les vaiſſeaux gouvernoient, ayant de plus, par l'effet de l'échiquier, une partie de leur artillerie inutile, puiſqu'elle ne pouvoit tirer que ſur leurs camarades, combattoient avec un déſavantage effrayant, & l'armée eſt miſe en déroute preſque ſans avoir combattu. Car, les ennemis qui formoient une ligne régulière, la nôtre ne l'étoit pas, faiſant ainſi un feu d'une exécution déciſive, ſans avoir beaucoup à redouter le nôtre, & ſuivant tout ſimplement leur route, coupoient centralement notre ligne, dont quelques vaiſſeaux paſſoient fort près de la ligne ennemie, tandis que les autres en étoient exceſſivement éloignés, au point que quelques uns même paſſoient preſque hors de portée. Donc par cette fauſſe évolution, la bataille a été donnée de telle manière que, preſque dès ſon début, elle étoit infailliblement perdue : huitième faute.

Toute l'armée ayant obéi à ce ſignal d'arriver au *S. S. O*, on ne ſait pourquoi *le Northumberland A*, fig. 51, pl. XXXVI, cinquième vaiſſeau de la ligne françaiſe & matelot d'avant de *l'Auguſte*, au lieu de n'arriver que de 4 quarts, arriva preſque vent-arrière ſur la ligne anglaiſe : il n'eut pas tardé à être coupé & pris, ſi *l'Auguſte*, pour le protéger, n'eût arrivé autant que lui : il fut ſuivi de tous les autres vaiſſeaux de l'avant-garde: preſqu'au même inſtant le combat commença au *Brave B*, neuvième vaiſſeau de la ligne françaiſe, & il s'engagea de ſuite entre les deux avant-gardes.

La grande arrivée *du Northumberland* & des vaiſſeaux ſuivans, & la ſituation de l'armée en échiquier, ſuites de l'arrivée au *S. S. O*, avoient déformé la ligne à l'avant-garde, engorgé les vaiſſeaux de tête *C*, maſqué une partie de leur feu. Le commandant de l'avant-garde BOUGAINVILLE, ne pouvant ſuppoſer au général l'intention de combattre en échiquier, fit ſignal à ſon eſcadre bleue d'arriver, indiquant l'aire-de-vent du *S. S. O*, afin que les vaiſſeaux manœuvraſſent pour s'établir en ligne ſur cette aire-de-vent *D D*; pour parvenir à cette formation, il diminua de voiles, ordonnant au chef de la ligne de forcer de voiles.

Le combat qui s'étoit engagé, pour l'avant-garde, à 7

heures 50 minutes, fut général par toute l'armée à 8 heures & demie. Le corps de bataille *E* & l'arrière-garde *F*, avoient assez gouverné au *S. S. O.* pour se trouver dans le cas de combattre infiniment près : mais ils furent bientôt forcés de tenir le vent, sans signal, pour présenter le côté aux ennemis, & pour ne pas se laisser traverser.

Entre 8 heures & 8 heures un quart, le signal fut fait à l'armée française, de virer de bord tous ensemble lof-pour-lof; ce signal n'avoit pu être apperçu que d'un petit nombre des vaisseaux, & nullement de l'avant-garde, à cause du grand éloignement, & de la fumée : il étoit d'ailleurs on ne peut plus mal concerté & impraticable, vu le peu de distance à laquelle on combattoit, vu aussi que pour exécuter ce mouvement, les vaisseaux eussent été forcés de présenter long-temps le beaupré à la ligne anglaise, un grand nombre d'entr'eux eussent été désemparés & hors d'état de pouvoir manœuvrer. En supposant même que l'armée française eût eu l'espace nécessaire pour exécuter ce mouvement, elle se seroit trouvée, après l'évolution faite, en échiquier, avec des intervalles considérables entre les vaisseaux ; elle n'auroit pas pu se former en bataille sur la ligne du plus près tribord, par la raison que le corps-de-bataille & la troisième escadre ne pouvoient pas arriver dans les eaux de la deuxième escadre devenue alors avant-garde, vu la position de l'armée ennemie, qui prolongeoit la nôtre. Elle eût donc été obligée de combattre sur cette ligne d'échiquier imparfaite, en courant d'abord à 10 quarts, & ensuite à 14 lorsque les vents eurent changé de 4 quarts.

Cette évolution, si évidemment mal concertée, n'eut pas lieu. Un instant après, le Général DE GRASSE fit le signal, à toute l'armée, de tenir le vent. Ce signal ne parvint pas plus que l'autre à la connoissance de l'avant-garde, par la distance & l'épaisse fumée qui enveloppoit l'armée.

Entre 8 heures 45 minutes & neuf heures, *la Ville-de-Paris* fit le signal à l'armée de virer lof-pour-lof par la contre-marche, mouvement dont l'exécution devoit commencer par l'avant-garde. Ce signal ne fut point vu avec certitude tout de suite, par l'avant-garde, en raison de l'épaisse fumée & du peu de

vent qui ſouffloit. Il ſuffit de voir quelle étoit alors la poſition de notre armée, dans la fig. 51 pl. XXXVI, & ſa grande proximité de la ligne ennemie, pour juger que l'exécution de ce ſignal eût entraîné d'étranges ſuites. Le Général BOUGAINVILLE ne voulut pas le faire répéter avant d'être bien aſſuré qu'on ne ſe trompoit pas aux pavillons que l'on voyoit mal, à cauſe du peu de vent qui les empêchoit de battre, & que l'on ne voyoit que par intervalles, à cauſe de la fumée. Ce commandant de l'avant-garde, ne pouvant attribuer à ce ſignal aucune autre intention plauſible, crut que M. DE GRASSE avoit celle de doubler l'arrière-garde ennemie en virant lof-pour-lof par la contre-marche, au moment où notre tête arriveroit aux derniers vaiſſeaux ennemis : telle fut auſſi l'idée du capitaine LA CLOCHETTERIE, commandant le vaiſſeau de tête *l'Hercule*.

Lorſque ce ſignal, de virer lof-pour-lof par la contre-marche, eſt venu à la connoiſſance de l'avant-garde, *l'Auguſte* commandant de l'avant-garde, étoit par le travers ſeulement du centre de l'armée anglaiſe. Dans cette poſition, 20 vaiſſeaux anglais environ étant déja dépaſſés pour les vaiſſeaux de tête, il falloit, pour exécuter cette contre-marche vent-arrière, que ces vaiſſeaux, déja maltraités par le feu de 20 vaiſſeaux ennemis, ayant la plupart combattu de très-près, préſentaſſent, l'un après l'autre le beaupré à la ligne anglaiſe, pour être battus par pluſieurs vaiſſeaux à la fois, & cela d'autant plus long temps que le vent étoit plus foible: ceux de ces vaiſſeaux qui ſeroient parvenus à achever le mouvement de rotation, ſans être entièrement déſemparés, ſans tomber dans la ligne ennemie, devoient enſuite paſſer entre les deux lignes dans un eſpace à peine ſuffiſant pour leur paſſage, eſſuyer peut-être, au milieu de la fumée, le feu de leurs propres camarades, rendre du moins inutile celui de la partie doublée, tandis que les boulets & la mitraille des Anglais, qui n'euſſent pas atteint les vaiſſeaux français amurés tribord, euſſent rencontré ceux du vent, encore amurés babord, & que les Anglais, ainſi, euſſent joint, à tous les autres avantages, celui de faire des coups de deux.

Ce n'eſt pas tout: en ſuppoſant que l'avant-garde françaiſe eût pu exécuter le mouvement de contre-marche, elle l'eût

exécuté toute ſeule ; ce mouvement, de la tête de notre armée, n'empêchoit pas notre ligne d'être coupée centralement. C'eſt l'amiral RODNEY qui le premier a coupé notre ligne en arrière du *Glorieux* ; or l'amiral RODNEY avoit déja dépaſſé *l'Hercule*, vaiſſeau de tête de la ligne françaiſe, quand celui-ci eût dû commencer le mouvement, & la marche eût continué de même : donc la ligne étoit toujours coupée, & l'avant-garde françaiſe eût été détruite en pure perte.

Dans ces entrefaites, le vent, toujours très-foible, paſſa au *S. E.* : les ennemis en profitèrent, en ſerrant le vent pour combattre notre ligne toujours de plus près : enfin vers 10 heures un quart, tandis que l'avant-garde anglaiſe *A*, fig. 52, pl. XXXVI, prolongeoit à tribord notre arrière-garde que le refus des vents avoit mis beaucoup ſous le vent de la troiſième & de la première eſcadre, l'amiral RODNEY *G*, ſuivi de 3 vaiſſeaux, coupa la ligne françaiſe en arrière du *Glorieux*, qu'il avoit démâté de ſon grand mât & de ſon mât d'artimon. Le matelot de l'arrière de l'amiral anglais rendit ce démâtement complet ; & ces quatre vaiſſeaux paſſèrent enſuite à babord de l'eſcadre blanche & bleue ou troiſième, en la combattant. Peu après les vaiſſeaux du corps-de-bataille, & les premiers de l'arrière-garde britannique, coupèrent auſſi la ligne en arrière de *l'Hector* & du *Céſar*, en *H*, paſſant au vent & hors de portée de notre corps-de-bataille que le refus des vents avoit auſſi mis ſous le vent de la troiſième eſcadre ; ce qui fit que cette partie de notre armée ceſſa ſon feu vers 10 heures & demie : il continua des plus vifs entre notre troiſième eſcadre & les derniers vaiſſeaux anglais, juſques vers midi.

L'auteur anglais dit, page 70 : « *Auſſitôt que l'avant-garde* » *anglaiſe eut dépaſſé ce groupe de vaiſſeaux français, en arrière* » *de la partie coupée de leur ligne, compoſée non ſeulement de* » *leur arrière-garde, mais d'une partie auſſi du corps-de-bataille,* » *le général* BOUGAINVILLE *qui commandoit alors cette partie* » *ſéparée de l'armée françaiſe, fait forces de voiles vent-arrière,* » *& s'échappe à travers l'intervalle apparent, &c.* »

Il y a ici une erreur aſſez évidente. L'avant-garde françaiſe *B* étoit au vent de tout, comme on a pu le voir dans la des-

cription qui vient d'être faite des principales circonſtances du combat, & dans la fig. 52, pl. XXXVI: cette avant-garde étoit commandée par le général BOUGAINVILLE : elle ſe tint au vent pendant quelque temps, pour réparer les avaries qu'elle avoit eſſuyées pendant le combat; & c'eſt l'arrière-garde *D*, commandée par le Général VAUDREUIL, qui, étant la plus éloignée ſous le vent, s'échappa faiſant route dans l'Oueſt, &c : mais ce ne fut que long-temps après, & lorsqu'elle vit qu'il n'y avoit plus de reſſources.

Cette erreur ſubſiſte dans tout le reſte de la deſcription de l'auteur anglais.

L'armée françaiſe ainſi coupée en deux points, le vent reprit entre 1 heure & 1 heure un quart : on put alors diſtinguer l'état des deux armées à la ſuite du combat de la matinée.

L'eſcadre bleue, qui avoit été notre avant-garde, étoit au vent de notre armée : la *Ville-de-Paris*, avec ſes matelots & quatre autres vaiſſeaux, étoit à trois quarts de lieue de l'eſcadre bleue, laquelle étoit à près de deux lieues de l'eſcadre blanche & bleue commandée par le Général VAUDREUIL.

Tous les vaiſſeaux plus ou moins déſemparés étoient dans un déſordre complet, effet inévitable du refus des vents, du combat & du calme. *L'Hector* & *le Céſar*, premiers vaiſſeaux du corps-de-bataille, étoient autant au vent que ceux de l'eſcadre bleue qui l'étoient le plus ; *le Glorieux* étoit ſeul, un peu au vent de *la Ville-de-Paris*.

L'arrière-garde anglaiſe, qui avoit coupé notre ligne en arrière de *l'Hector* & du *Céſar*, étoit au vent de notre armée, & déja établie babord amures : quelques autres vaiſſeaux étoient pareillement au vent à nous & commençoient auſſi à prendre les amures à babord : le gros de l'armée britannique, qui avoit prolongé notre arrière-garde, continuoit de courir les amures à tribord pour revirer au vent à nous, après s'être aſſez élevés, ce qui leur étoit d'autant plus aſſuré qu'ils trouvoient les vents plus frais en ouvrant le canal des *Saintes*.

Telle étoit, autant que le déſordre partiel & général pouvoit permettre d'en juger, la poſition des deux armées à 1 heure un quart.

un quart. Les 30 vaiſſeaux français ne formoient plus une armée : le déſordre & la déſunion étoient extrêmes. L'amiral français avoit alors le ſignal de *ralliement à la ligne babord amures dans l'ordre renverſé ;* il couroit lui-même preſque vent-arrière ſur la deuxième eſcadre, laquelle étoit beaucoup ſous le vent du reſte de l'armée : il indiquoit par-là expreſſément la formation de la nouvelle ligne ſur cette ſeconde eſcadre, & impoſoit à tous ceux des vaiſſeaux du vent qui pouvoient manœuvrer, l'obligation d'arriver pour prendre leur poſte dans cette ligne.

Il abandonnoit, par-là, les vaiſſeaux dégréés du corps-de-bataille & de la troiſième eſcadre, qu'une douzaine de vaiſſeaux anglais établis déja babord amures, & peu maltraités, chaſſérent auſſitôt que le vent recommença à ſouffler.

Ce ſignal de ligne babord, joint aux manœuvres de l'amiral SAMUEL HOOD qui commandoit cette diviſion de l'armée anglaiſe, firent bientôt ſéparer, ſans reſſources, les vaiſſeaux dégréés d'avec le reſte de notre armée : & pluſieurs autres furent enſuite coupés & dans le plus grand danger.

Si au lieu de faire le ſignal de ligne babord, & de marcher lui même vers l'eſcadre ſous le vent, l'amiral DE GRASSE eût fait à 1 heure le ſignal de *ligne tribord dans l'ordre naturel*, s'il eût attendu que les vaiſſeaux du vent de la troiſième eſcadre euſſent rallié *la Ville de Paris*, & qu'il eût ſignalé en même temps à la deuxième eſcadre de forcer de voiles pour prendre ſon poſte à la tête de l'armée, dans cet ordre naturel tribord amures ; peut être alors on auroit rétabli quelque ordre dans l'armée, & on n'auroit perdu que *le Glorieux* qui l'étoit déja ſans reſſources.

Au contraire, M. DE GRASSE répéta encore à 2 heures & demie le ſignal de ligne babord qu'il conſerva juſqu'à 3 heures & demie : il fit, à deux repriſes différentes, à la deuxième eſcadre qui cherchoit à remonter au vent, le ſignal de diminuer de voiles : par la conſéquence de ces ſignaux le ralliement ne pouvoit qu'être retardé.

Enfin M. DE VAUDREUIL, commandant de cette deuxième eſcadre, voyant l'inconvénient de ce ſignal & de ce mouve-

ment, prit ſur lui de ſignaler *la ligne tribord ordre naturel*, puis celle de vîteſſe. Enfin à 4 heures, M. DE GRASSE lui-même fit ce même ſignal; mais il n'étoit plus temps: on avoit perdu deux heures & demie, d'un temps bien précieux: l'habile HOOD avoit ſuivi & augmenté l'avantage de ſa poſition: *le Céſar* étoit pris; *l'Hector* & *l'Ardent* étoient enveloppés ſans reſſources, & *la Ville de Paris* menacée par un nombre de vaiſſeaux anglais.

Il réſulte de ce qui vient d'être dit, qu'une fois la bataille perdue, c'eſt-à-dire depuis 1 heure, M. DE GRASSE n'a pas fait les ſignaux à l'armée, ni indiqué les mouvemens propres à remédier au déſordre, ou à le rendre le moins pernicieux poſſible.

La Ville de Paris ſe rendit à 6 heures 1 quart, au coucher du ſoleil. Dans la nuit qui ſuivit un tel évènement, que pouvoient faire de mieux les commandans des eſcadres que de rallier les triſtes reſtes de cette armée, & de faire route pour leur deſtination, de manière à éviter l'ennemi.

Il me reſte à relever une principale erreur de l'auteur anglais, relative à la liſte qu'il donne de l'armée françaiſe: il la fait égale en nombre, & même ſupérieure, à celle de RODNEY; tandis qu'elle étoit réellement moins forte de huit vaiſſeaux: on en jugera par la comparaiſon de la liſte ci-après qui eſt exacte, avec celle donnée par l'auteur, page 75 de ce ſecond volume, dans laquelle il a compris mal-à-propos 9 vaiſſeaux qui n'en faiſoient pas partie.

LISTE de l'Armée françaiſe aux ordres de l'Amiral DE GRASSE, *combattant dans l'ordre renverſé, le 12 Avril 1782.*

Avant-garde, ou troiſième Eſcadre, ou Eſcadre bleue.

Noms des Vaiſſeaux.	Commandans.	N° de Canons.
L'Hercule ..... Capitaine	La Clocheterie*	74.
Le Neptune	Renaud d'Aleins	74.
Le Souverain	Glandevès	74.
Le Palmier	Marcelly-Chautard	74.
Le Northumberland	St. Cézaire*	74.
L'AUGUSTE ..... Général	BOUGAINVILLE	80.
Capitaine	Caſtellan	
L'Ardent	Gouzillon	64.
Le Scipion	Clavel	74.
Le Brave	Damblimont	74.
Le Citoyen	D'Ethy	74.
La frégate l'Amazone ..	Montguyot.	

Corps-de-Bataille, ou premiere Eſcadre, ou Eſcadre blanche.

L'Hector	Lavicomté*	74.
Le Céſar	Marigny	74.
Le Dauphin royal	Montperoux	74.
Le Languedoc	Darros Dargelos	80.
LA VILLE DE PARIS ..... Général en chef	De GRASSE ...	100.
Capitaine	Lavilléon	
La Couronne	Mithon	80.
L'Éveillé	De Tilly	64.
Le Sceptre	De Vaudreuil	74.
Le Glorieux	Deſcars*	74.
La frégate l'Aimable	Suzannet.	
Le cutter le Clairvoyant ...	Daché.	

* *Nota.* L'aſtérique marque les Capitaines qui furent tués dans le combat.

Arrière-garde, ou 2e Eſcadre, ou Eſcadre blanche & bleue.

Noms des Vaiſſeaux.	Capitaines.	N^e de Canons.
Le Diadème	Monteclair	74.
Le Deſtin	Dumaitz de Goimpy	74.
Le Magnanime	Lebegue	74.
Le Réfléchi	Médine	64.
Le Magnifique	Macteigues	74.
Le TRIOMPHANT	Général De VAUDREUIL. / Capitaine Du Pavillon	80.
La Bourgogne	Charitte	74.
Le Conquérant	La Grandière	74.
Le Duc de Bourgogne	Deſpinouſe	80.
Le Marſeillois	Caſtellane	74.
Le Plûton	D'Albert de Rions	74.
Les Frégates, le Richemond	Mortemar.	
....., la Cerès	de Paroy.	

Il n'y a ſur cette liſte que 30 vaiſſeaux; & il n'y avoit réellement que ceux-là au combat du 12 avril. L'auteur anglais a mis de plus les neuf ci-après ſur ſa liſte.

1°. Le Zélé, Cap^e, Gras-Préville de 74 c. — Ce vaiſſeau qui avoit été démâté, relacha à la Guadeloupe, avant le combat du 12.

2°. Le Bien-aimé . . . . . 74 c. — Il n'exiſtoit pas un tel vaiſſeau dans l'armée.

3°. Le Caton . . . . . 64 c.

4°. Le Jaſon . . . . . 64 — Ces deux vaiſſeaux ayant eſſuyé des abordages & des avaries conſidérables, le 10 & le 11 avril, avant le combat, avoient relâché à *la Guadeloupe*.

5°. Le Fier, armé en flûte . . . 64 c.

6°. Le Minotaure, *idem* . . . . 74 — Ces deux vaiſſeaux, qui étoient, comme le dit l'auteur anglais, armés en flûte, faiſoient partie du convoi de vaiſſeaux de tranſports: par conſéquent, ils étoient bien loin du champ-de-bataille & de la ligne: ils ne peuvent donc pas être compris dans le nombre des vaiſſeaux combattans.

Digitized by Google

7°. Le St.-Eſprit, Cap^e. Chabert. 80 c. — Ce vaiſſeau étoit reſté, à la *Martinique*, au départ de l'armée, pour achever ſes réparations, comme je l'ai déja obſervé ci-devant. Il n'a, par conſéquent, pas aſſiſté au combat.

8°. Le Sagittaire. . . . . 50 c.
9°. L'experiment. . . . . 50 — Ces deux petits vaiſſeaux ſervoient d'eſcorte au convoi : ils étoient, par conſéquent, hors de la ligne, bien loin du champ-de-bataille : ils ne pouvoient pas prendre part au combat.

Voilà une erreur de neuf vaiſſeaux que l'auteur anglais met, dans la ligne françaiſe, en ſus de la réalité. La différence eſt trop forte pour n'être pas relevée.

Réſumé des obſervations ſur ce combat, du 12 Avril 1782.

Il faut conclure, de l'examen des faits, & des circonſtances de ce combat, que l'armée françaiſe étoit très-inférieure, en nombre & en forces, à l'armée anglaiſe, qu'elle étoit auſſi très-inférieure, par la comparaiſon des talens des deux amiraux; que M. DE GRASSE a fait un nombre de fautes très-graves avant le combat, & pendant le combat; qu'étant le maître de combattre ou de ne combattre pas, ayant l'avantage du vent, étant le maître du moment, de la diſtance & de l'amure, ce général attaqua ſans néceſſité; qu'il attaqua trop tôt pour que ſon armée ait pu être formée, & de trop près pour pouvoir exécuter aucune manœuvre; que c'eſt par cette fauſſe combinaiſon, ou par le manque abſolu de combinaiſon, que la ligne fut coupée, au centre, de la manière la plus funeſte. Une fois cette armée miſe dans un pareil déſordre, par le combat, par le refus des vents & le calme, jetée ſous le vent, il devint enſuite impoſſible qu'elle n'eſſuyaſſe pas l'échec le plus marquant.

Au reſte, on obſervera que cette armée, battue par une armée ennemie ſupérieure d'un quart, maltraita tellement les

vainqueurs, qu'aucun exploit ſubſéquent ne ſignala cette victoire; que nos convois ſont arrivés entiers de *Saint-Domingue* en *France*, & de *France* dans nos *Iſles*; & qu'enfin les Anglais n'ont pas même profité des vaiſſeaux pris après ce combat; puiſque preſque tous ces vaiſſeaux, écraſés par la défenſe qu'ils avoient faite, périrent dans leur retour pour l'Europe.

DES COMBATS qui eurent lieu entre les Eſcadres anglaiſe & françaiſe, aux Indes orientales, en l'année 1782, page 79.

OBSERVATION. L'auteur anglais ne parle, dans cet ouvrage, que de deux combats, ceux du 17 février & du 12 avril 1782. Il y en a eu cinq qui tous ont été généralement aſſez glorieux pour l'amiral DE SUFFREN, & dont l'examen impartial auroit pu aider à faire revenir M. JOHN CLERK de ſon opinion de la grande & conſtante ſupériorité des marins anglais: il auroit pu ſe convaincre que les Français bien commandés & bien gouvernés valent au moins autant que tous autres.

DESCRIPTION du combat qui eut lieu le 17 Février 1782, entre les Eſcadres françaiſe & anglaiſe, ſur la côte de Coromandel, page 83 & ſuivantes.

Page 86, ligne 27 & ſuivantes. « *A 6 heures 25 minutes, » un peu avant la nuit faite, les vaiſſeaux ennemis, qui avoient » combattu, étant fort maltraités, la totalité de leur eſcadre tint » le vent, & s'éloigna en faiſant route au Nord-Eſt. L'eſcadre » anglaiſe, qui couroit la bordée oppoſée, faiſoit route au Nord-» Oueſt; & les deux eſcadres furent bien vîte ſéparées.* »

Il paroît aſſez évident que l'avantage de cette affaire, ſi l'une des deux eſcadres doit le reclamer, appartient plutôt à l'eſcadre françaiſe: *l'Exeter* attaqué par deux vaiſſeaux à la

fois, *le Brillant* & *le Flamand*, & non par trois comme le dit l'auteur anglais, *l'Exeter*, dis-je, avoit été ſingulièrement maltraité, au point qu'à la nuit il amena ſon pavillon : malheureuſement l'obſcurité ayant empêché de l'appercevoir, ils ſe ravisèrent & ſe rallièrent dans la nuit à leur eſcadre.

L'auteur anglais dit lui-même un peu plus haut : « *Ainſi M.* » *DE SUFFREN trouva moyen de mettre en bataille 8 de ſes* » *meilleurs vaiſſeaux, contre 5 ſeulement de ceux des Anglais.* »

Il n'y a pas de doute que dans cette lutte, rendue inégale, pour les Anglais, par l'induſtrie de M. DE SUFFREN, ils ont dû être plus maltraités que nous. En effet, l'auteur de l'hiſtoire de la dernière guerre dit, en finiſſant la relation de ce combat :

« Pour *le Brillant* & *le Flamand*, ils s'attachèrent à com-
» battre *l'Exeter*, & lui causèrent de grands dommages dans
» ſon corps & dans ſa mâture. Son feu même étoit entièrement
» éteint, au moment où l'amiral français, contrarié dans ſes
» projets par la brume, par la pluie & le temps orageux, fit
» ſucceſſivement les ſignaux de ceſſer le combat (vers les 6
» heures du ſoir), de virer vent-devant (à 7 heures), de
» prendre les amures à tribord & de mettre en panne (à 11
» heures.) Le lendemain, les Anglais, n'appercevant aucune
» voile ennemie, continuèrent leur route vers *Trinquemalé*,
» avec *le Superbe* & *l'Exeter* qui avoient été extrêmement
» déſemparés. Pour l'eſcadre françaiſe, qui n'eut, dans cet
» engagement, que 30 hommes tués, & environ 100 bleſſés,
» & dont aucun vaiſſeau ne fut dégréé, elle abandonna la
» pourſuite des Anglais. . . . »

Une relation de ce combat qui m'a été communiquée par le chef de diviſion TRÉHOUARD, témoin oculaire, parle dans le même ſens; voici ces mots :

« Il étoit nuit lorſque le combat finit : l'armée françaiſe
» reſta en panne, & les Anglais, ſans feux, laiſſèrent arriver
» pour *Trinquemalé*..... Le ſoir du 18 tout étoit réparé....
» l'eſcadre força de voiles pour aller à *Pondichery*. »

COMBAT donné devant l'Iſle de Ceylan, le 12 Avril 1782.

L'auteur anglais dit page 100: « *La victoire doit, d'après* » *les loix de la guerre, être adjugée à l'amiral anglais* HUGHES. »

Cette prétention nous paroît exagérée, en conſidérant les circonſtances de ce combat, celles même citées par l'auteur anglais, où il paroît que M. DE SUFFREN chaſſa, pendant 4 jours, l'eſcadre anglaiſe; que l'amiral HUGHES fut obligé contre ſon gré d'accepter le combat; que le vaiſſeau *le Monmouth* y fut démâté de ſon grand mât, & de ſon mât d'artimon.

Nous ſavons d'ailleurs, par les relations françaiſes de ce combat, que l'amiral anglais y fut très-maltraité, que *le Monmouth*, démâté preſque entièrement, eut été pris & amariné par *l'Artéſien*, à qui le général DE SUFFREN en donna l'ordre, ſi celui-ci n'avoit pas éludé, ſous quelque prétexte; que la nuit & la trop grande proximité de terre firent ſeules ceſſer le combat.

Ainſi tout concourt à nous faire penſer que, dans cette affaire du 12 avril 1782, comme dans celle du 17 février, l'avantage, quoique peu déciſif, reſta plutôt à M. DE SUFFREN qu'à l'amiral HUGHES.

FIN.

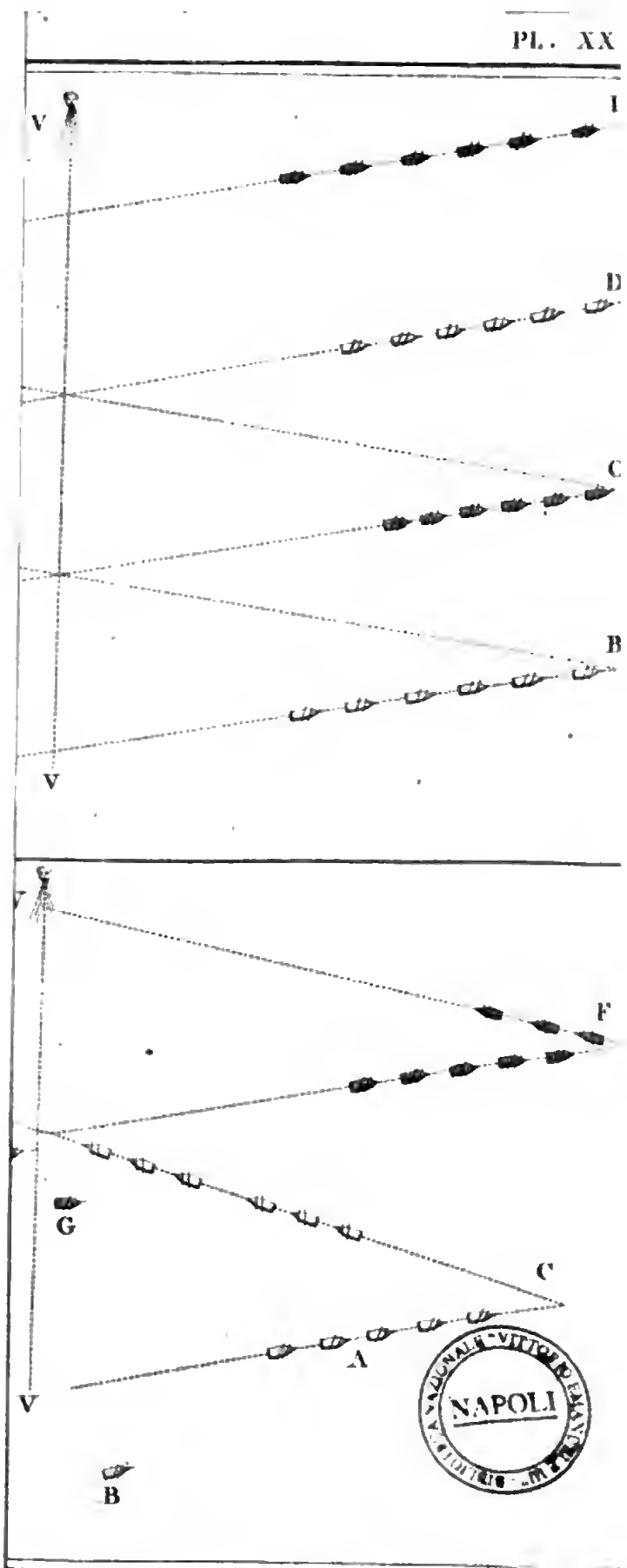
042053

ALL.

eylan, le 12

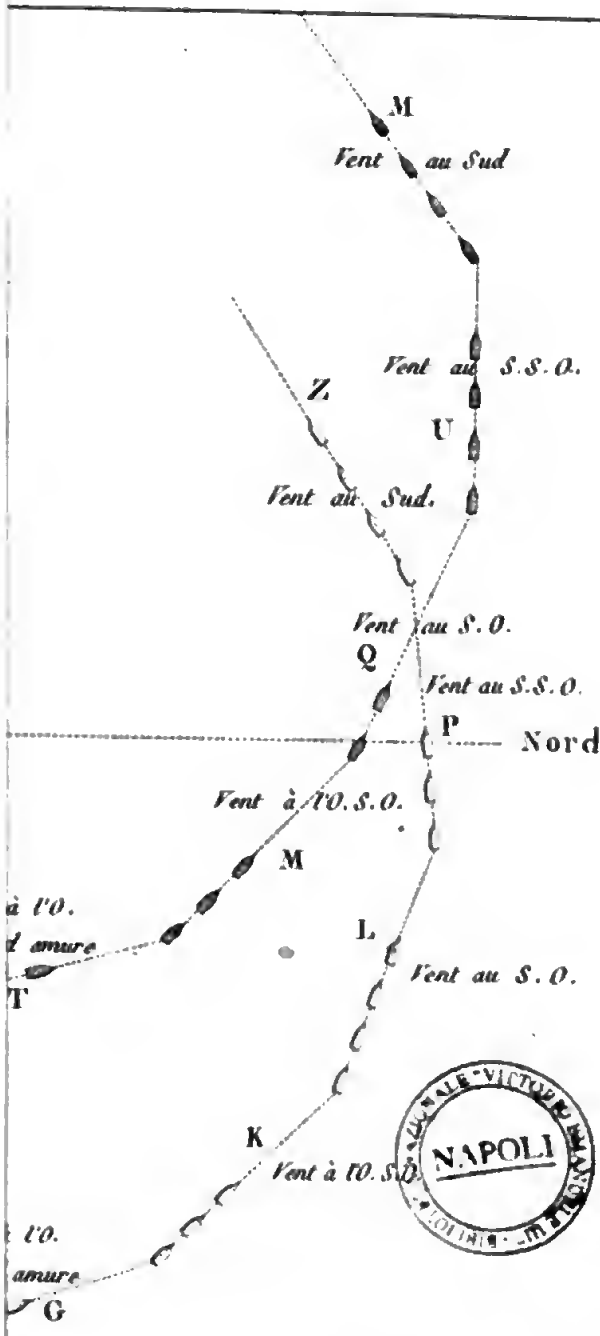
oire doit, d'après
glais HUGHES.»
n considérant les
tées par l'auteur
hassa, pendant
fut obligé contre
u *le Monmouth*
d'artimon.
françaises de ce
aité, que *le Mon-*
é pris & amariné
en donna l'ordre,
prétexte; que la
nt seules cesser le

que, dans cette
le du 17 février,
à M. DE SUFFREN

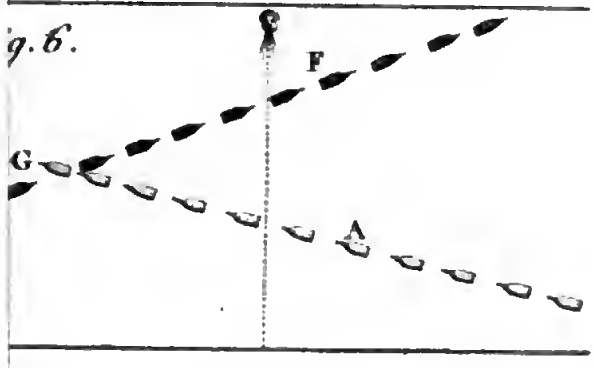


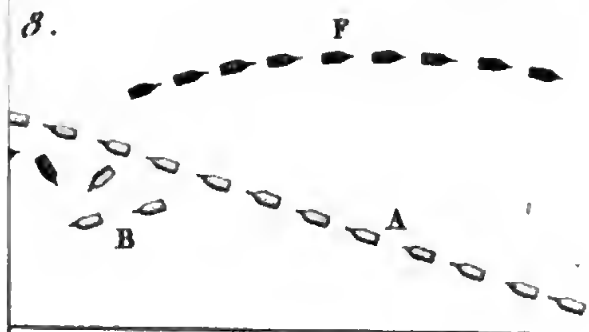
A

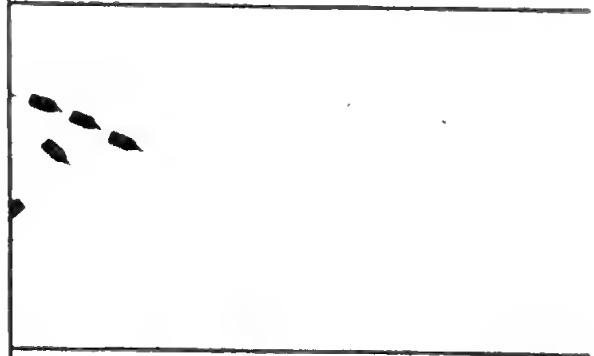
Fig. 5.

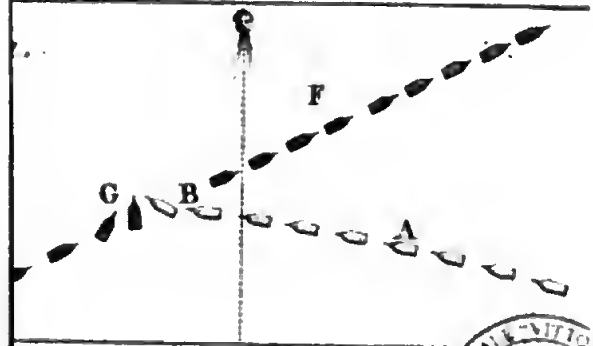

M
Vent au Sud
Vent au S.S.O.
Z.
U
Vent au Sud.
Vent au S.O.
Q
Vent au S.S.O.
P
Nord
Vent à l'O.S.O.
M
à l'O.
d amure
T
L
Vent au S.O.
K
Vent à l'O.S.O.
l'O.
amure
G

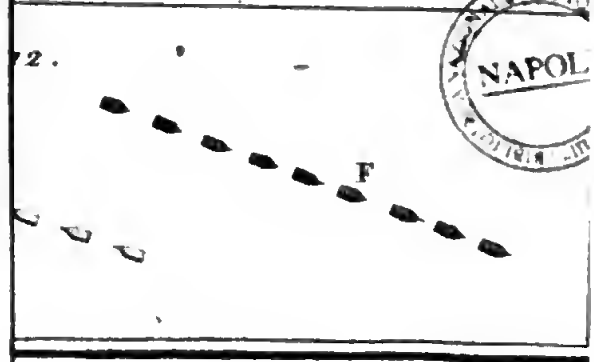
NAPOLI



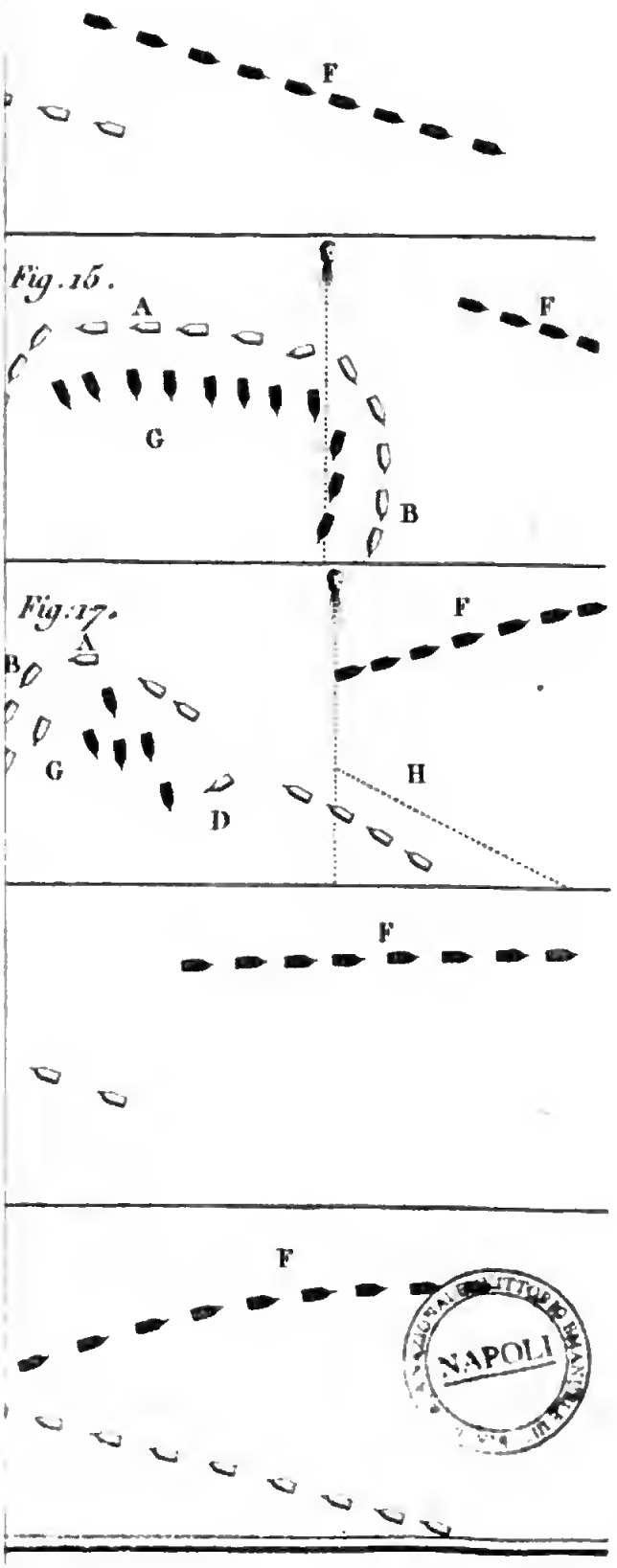








NAPOL



NAPOLI

Digitized by Google

Fig. 20

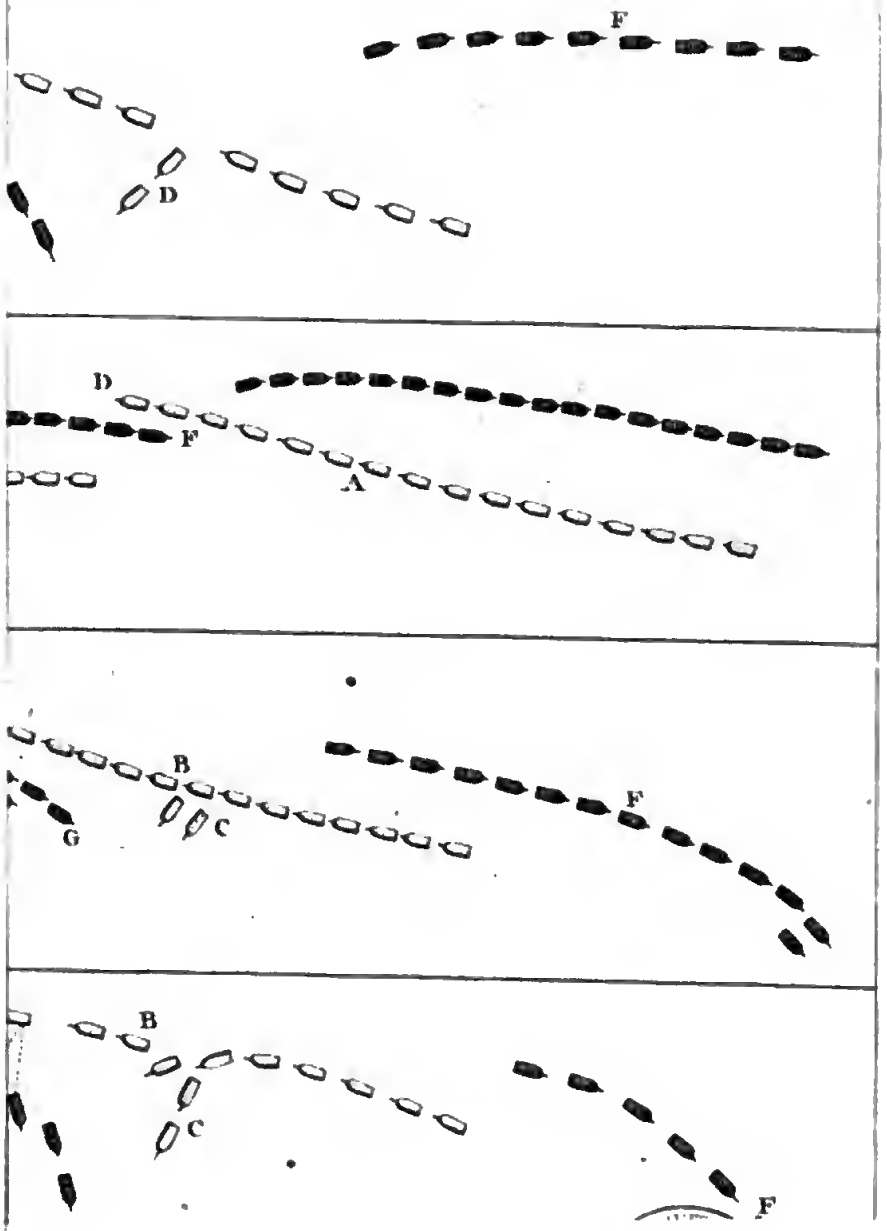
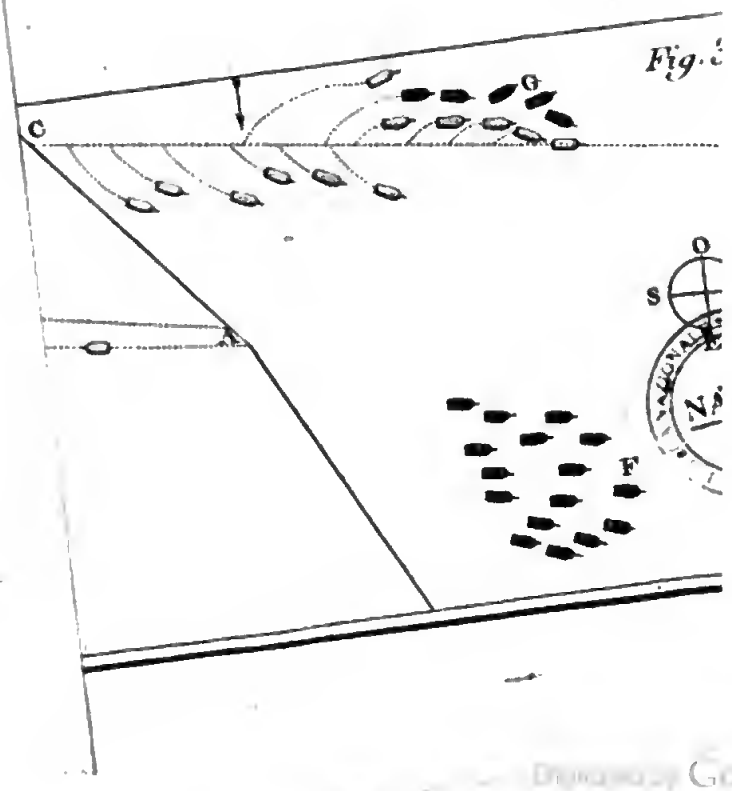


Fig. 21.

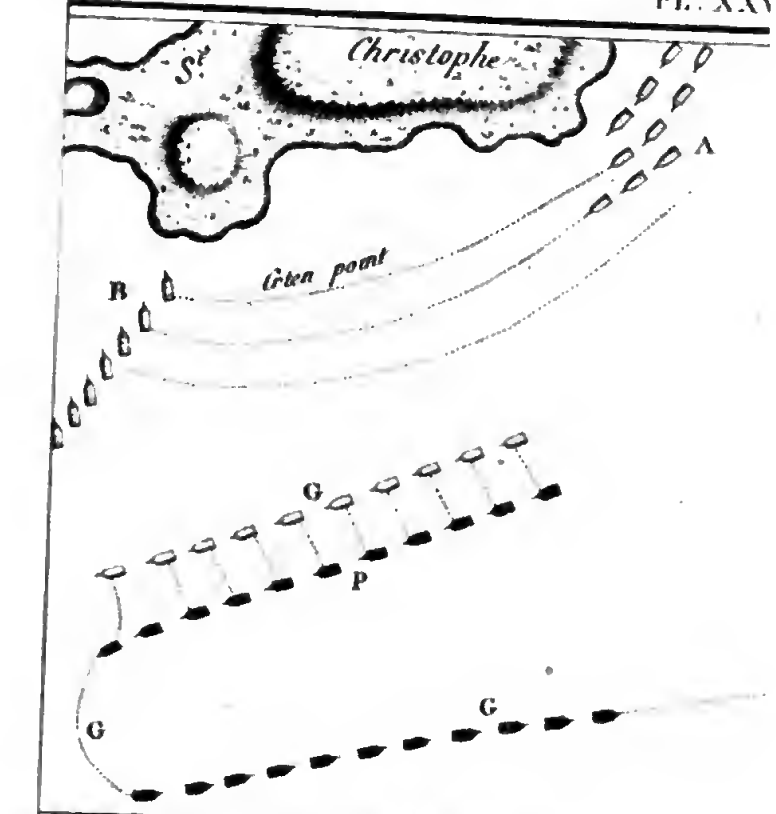
Cap verd
Gde Salin
Pointe
St Croix
le Donjon
petit Bourg
Isle de Nieves
Charlestown
Gd Fort
F
A
NAPOLI

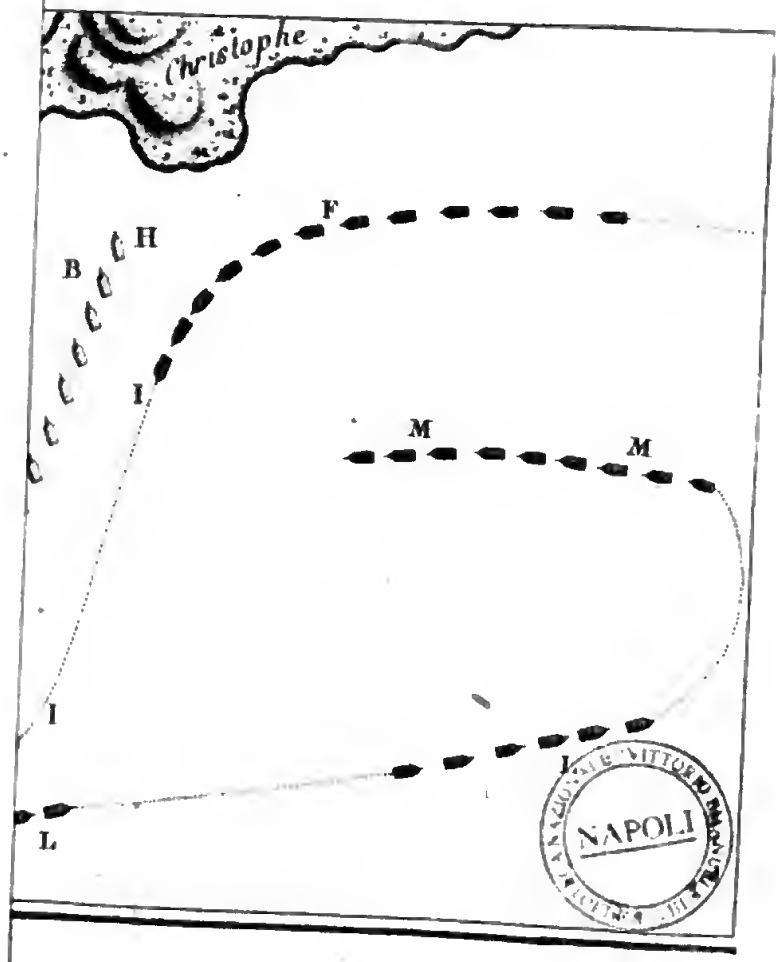
Digitized by Google

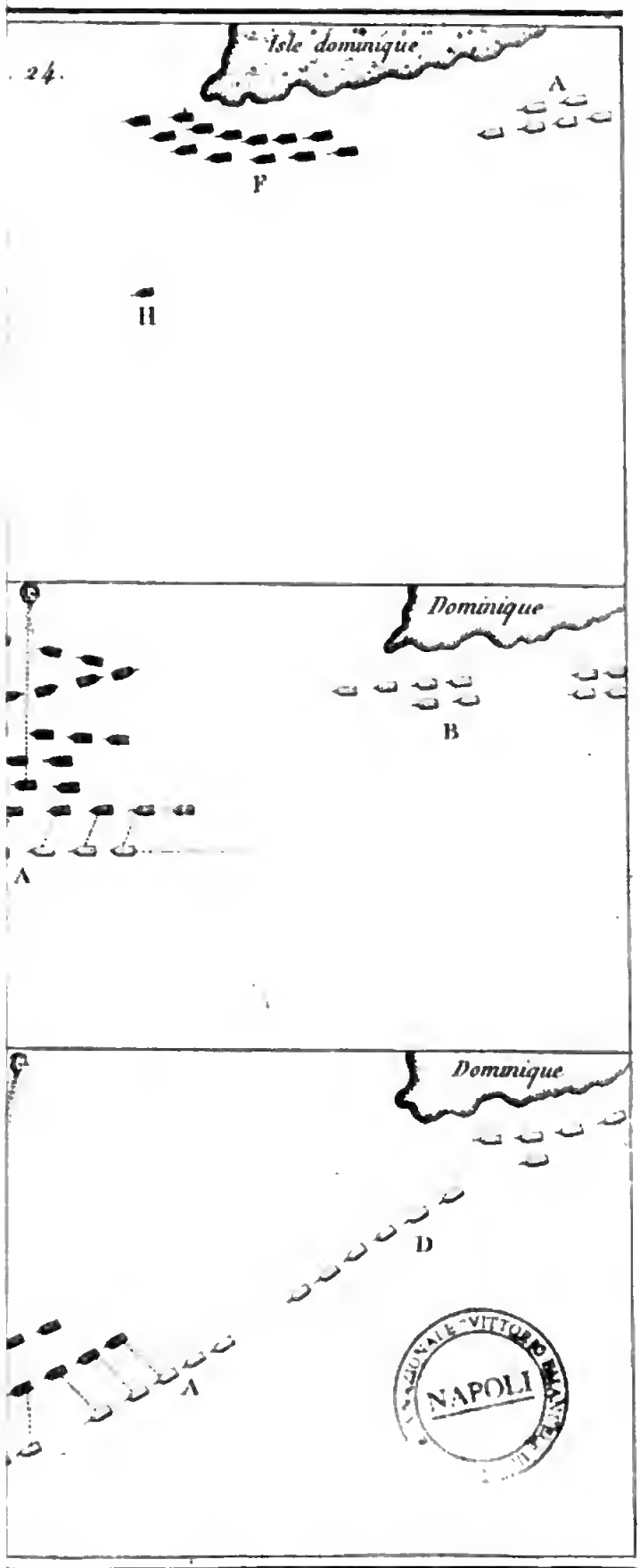
Fig. 28



Digitized by Google


St
Christophe
A
B
Green point
G
P
G
G


Christophe
F
B
H
I
M
M
I
L
L
NAPOLI


24.
Isle dominique
A
F
H
Dominique
B
A
Dominique
D
A
NAPOLI

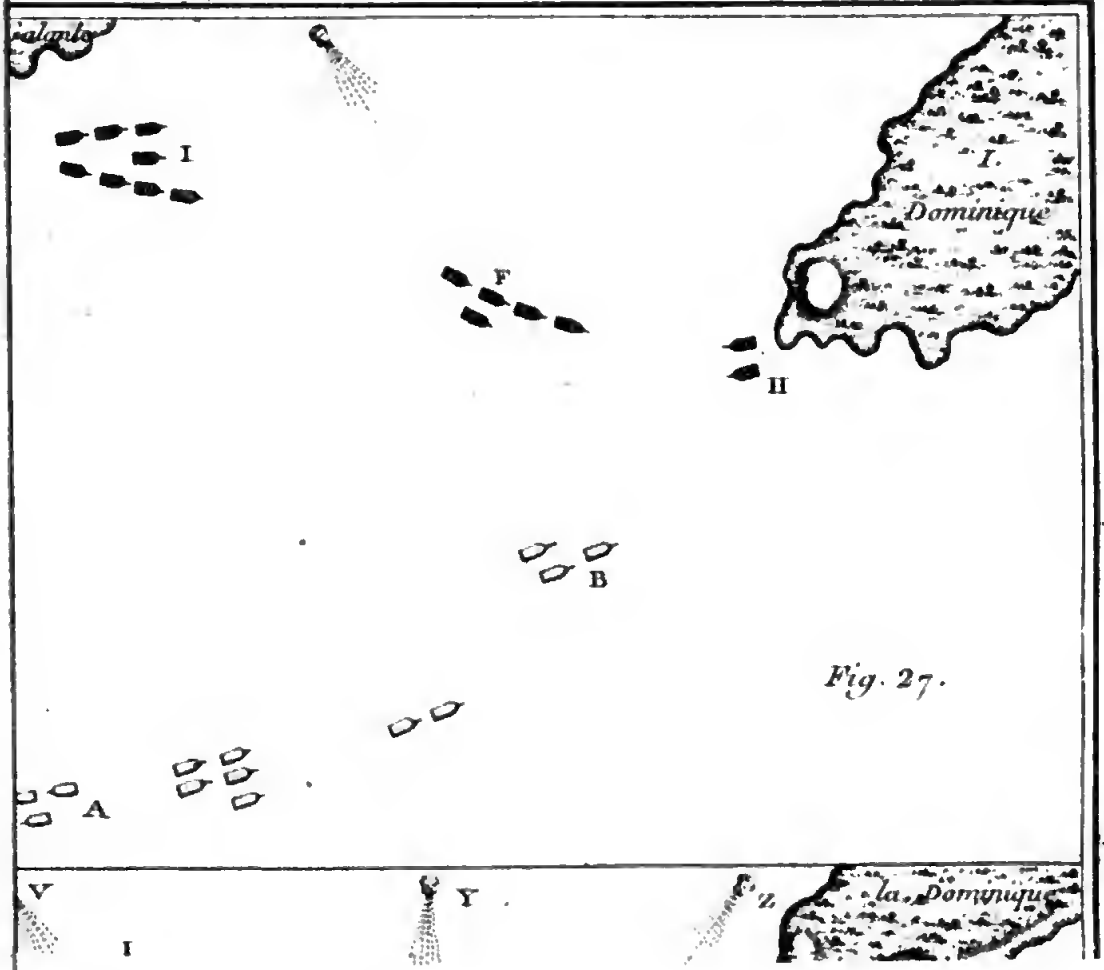


Fig. 27.

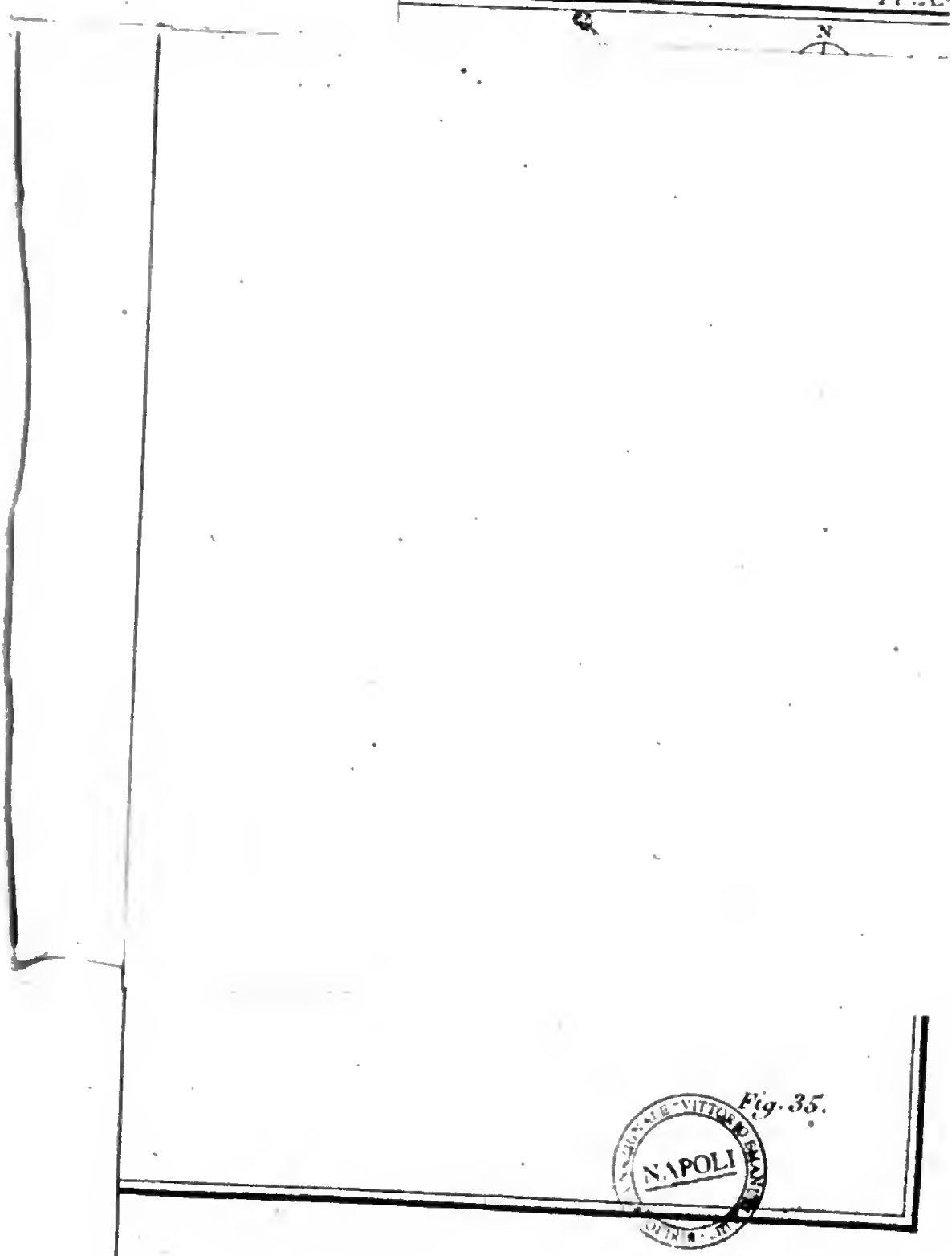


Fig. 35.

NAPOLI

Fig. 36.

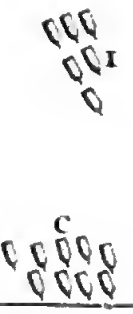


Fig. 37.

NAPOL

Digitized by Google

Fig. 43

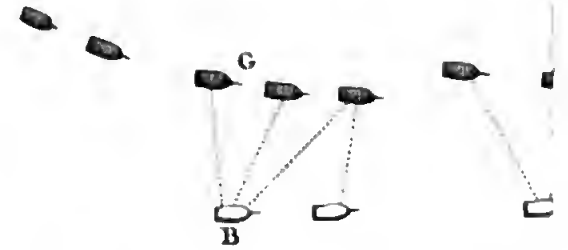


Fig. 44.

Fig. 45.

Fig. 46.

Digitized by Google

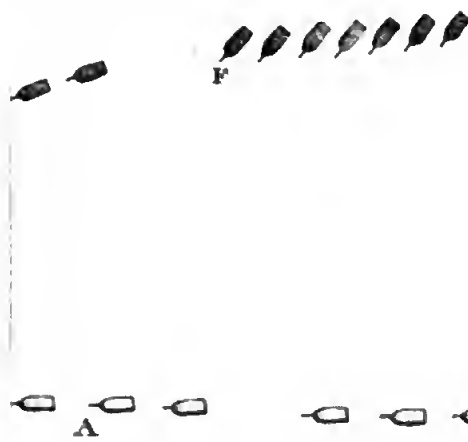


Fig. 43

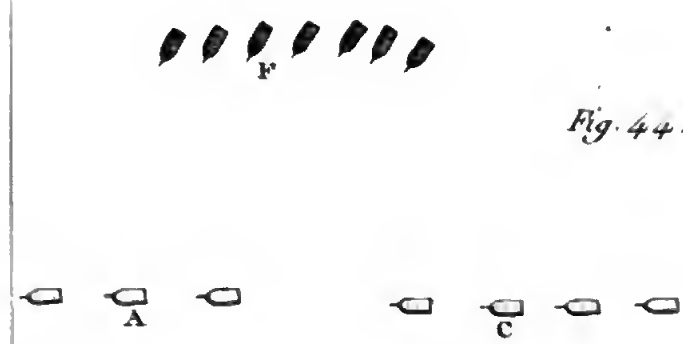


Fig. 44.

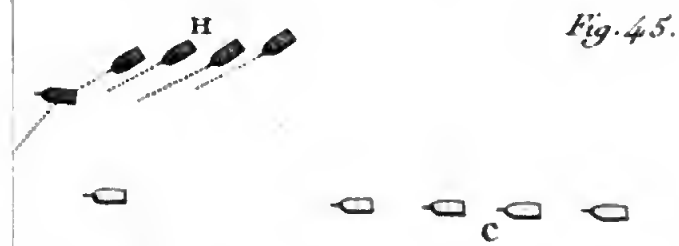


Fig. 45.

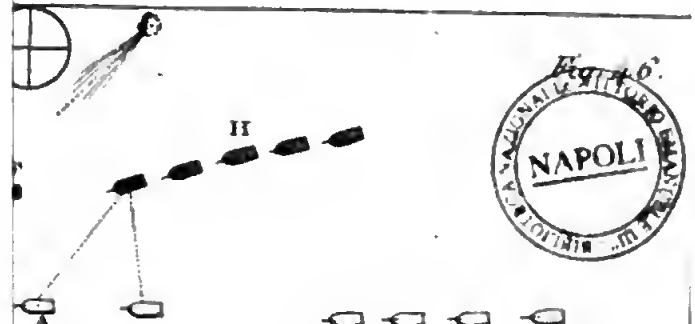
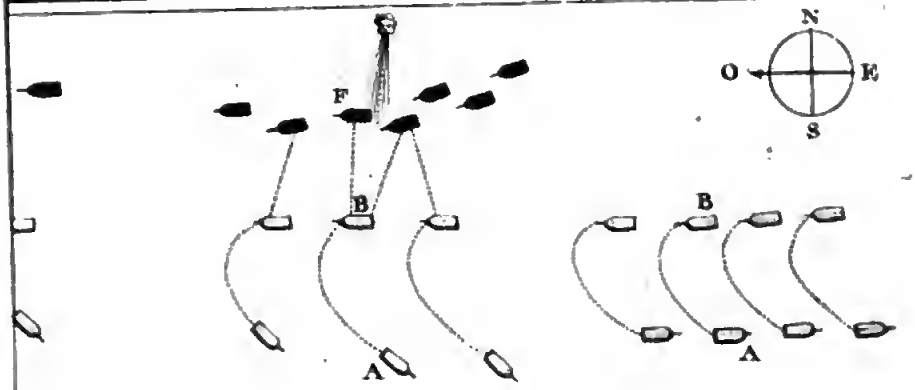


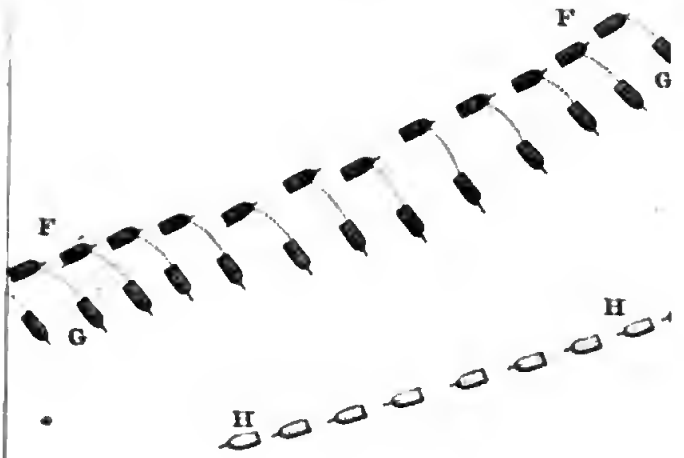
Fig. 46.

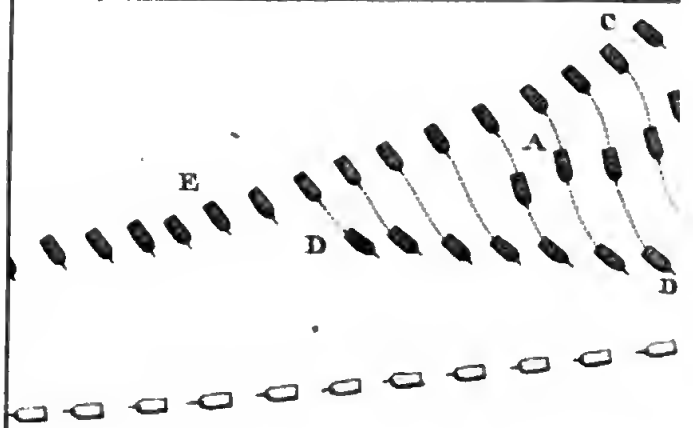
NAPOLI

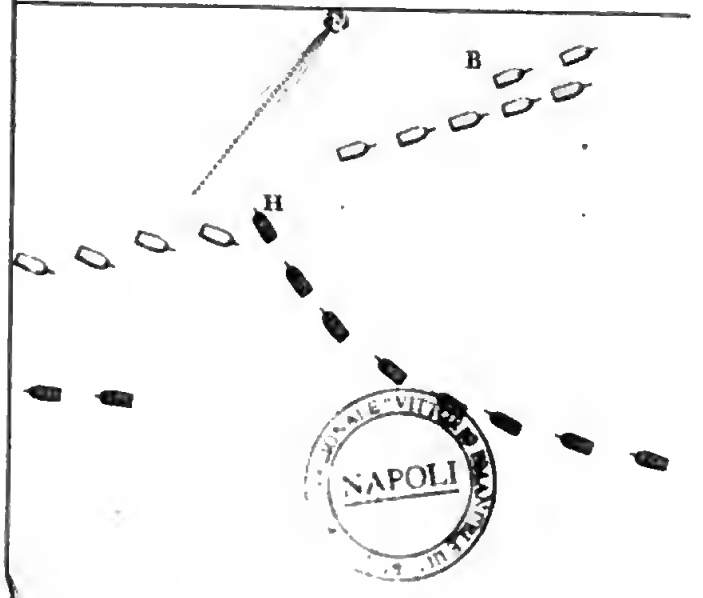
Digitized by Google



Digitized by Google







NAPOLI

Digitized by Google

Digitized by Google